auto sport 2021年7/16号・7/30号 合併号（隔週金曜日発売）2021年7月2日発売　第58巻第13号　通巻1556号

No.1556

オートスポーツ 2021 7/16号・7/30号 合併号

auto sport

Drive on the edge



特集

1973-2021 トップフォーミュラ激闘史

世界を討て。

日本一の“その先”をかけた戦い

星野一義 —— そこで一番になれ

［日本と欧州の歴史］途切れず、来季50年目へ

［参戦状況の変遷］マルチメイクの凄まじさ

森脇基恭の提言「スーパーフォーミュラの在り方」

F1

2022年ストーブリーグ情報

［Round 7］フランスGP 攻めの“Boxコール”

［Round 8］シュタイアーマルクGP

4連勝／4連敗の重圧

WRC

［Round 6］ケニア **勝田貴元**

27年ぶりの快挙！ **2位表彰台獲得！**

SUPER FORMULA ［Round 4］SUGO

初優勝 **福住仁嶺** —— 雨ノチ晴レ。

悲願のSFタイトルへ **野尻智紀** —— 何が起きても自分のせい。

SAN-EI CORPORATION



MERCEDES



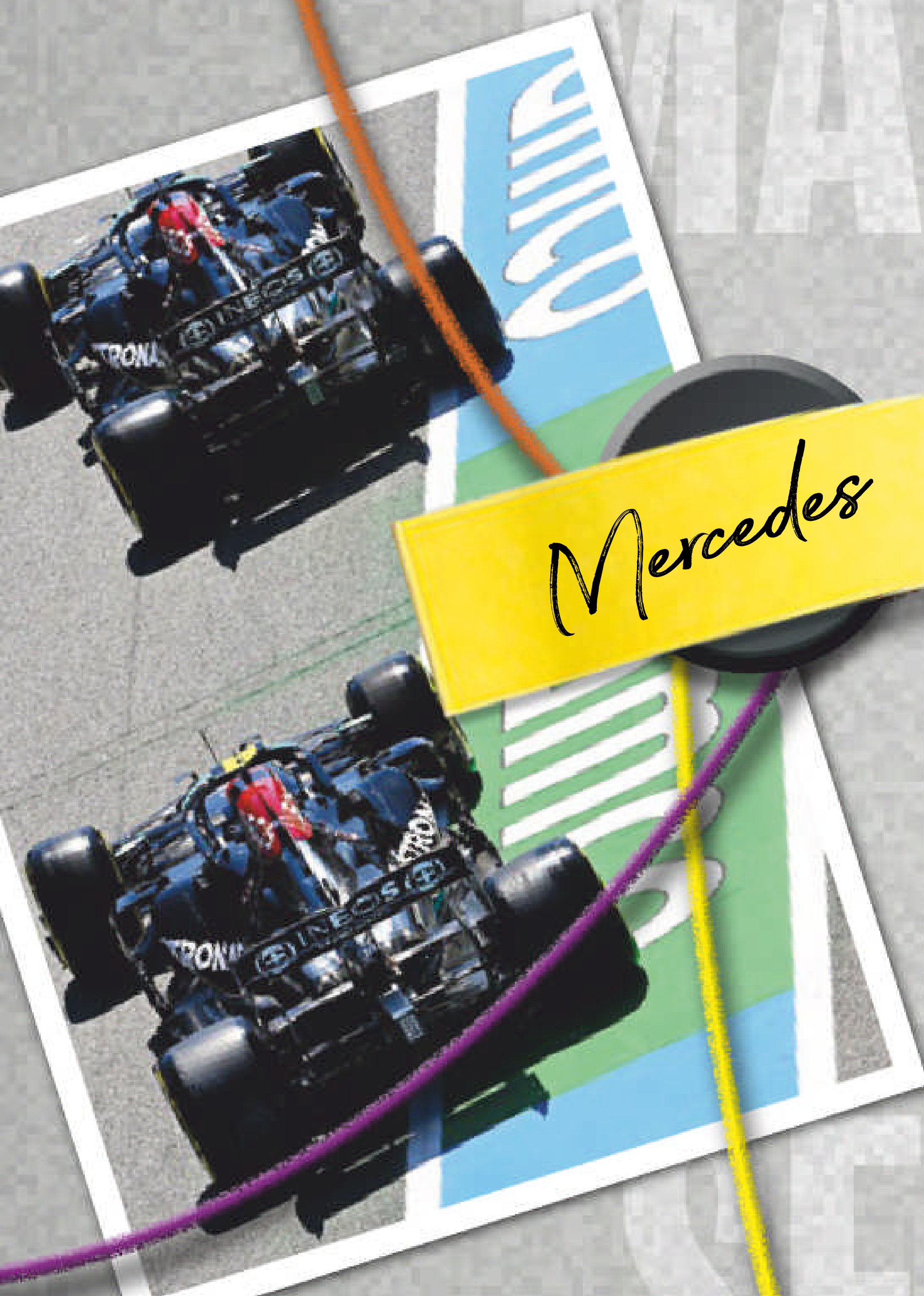
V.Rys

F1 DRIVERS MARKET FOR 2022 SEASON

移籍か、残留か——
異例の落ち着き見せるF1ストーブリーグ
一席をめぐって思惑が交錯する

待たれる王者の決断

移籍市場は例年6月に盛り上がるが今年は不気味なほどに落ち着いている
現状では半分近くのシートが空席だがある一席が決まれば、
ほかのシートも次々に決まっていきそうだ



Sutton


Alfa Romeo

Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos）
Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）／LAT／Sutton
XPB／Alfa Romeo／MERCEDES／Red Bull


V.Rys



XPB



ハミルトンの現役続行は決定的 残る一席をラッセルとボッタスが争う

メルセデスはフランスGP終了時点では来季のラインアップは未定。しかし、今シーズンはメルセデスとレッドブルが互角の戦いを展開し、ハミルトンのドライバーズタイトル連覇は簡単にはいかなそうであることから、現役王者は現役を続行し、メルセデスに残留することがほぼ確実と見られている。残る一席はボッタスとラッセルが取り合うかたちとなっている。ハミルトンはボッタスの残留を望んでいると噂されているが、もしこれが事実であれば、2022年も顔ぶれは変わらないということになるか。

伝統的に6月はドライバーズマーケットが盛り上がり始める月だ。すべてのドライバーがあらゆるチームと話をし、パドックには噂が飛び交い、もっとも信頼し合えていたチームとドライバーの関係さえも公然と疑問視される……というのが例年だ。しかし今年は毎年恒例とも言われるこのような状況は起こっていない。目下最大の関心事は来年、メルセデスのルイス・ハミルトンのチームメイトに誰が収まるのか、だ。しかし、そもそもハミルトンも2022年シーズンに向けての契約をまだ締結していないため、コンストラクターズ王者のシートに注目が集まらないワケがない。

パンデミックによりトップチームはある意味、慎重になっている。例年よりもずっと早い段階で来季に向けた決断を下しているのだ。フェラーリは昨年、遅れたシーズン開幕前にカルロス・サインツをセバスチャン・ベッテルの後任とすることを発表。続いてマクラーレンが、離脱したサインツの後釜としてダニエル・リカルドを獲得したことを公表した。そして、ルノー（現アルピーヌ）は今後数年にわたりチームを引っ張るドライバーとして、バルテリ・ボッタスの獲得を目指していた。しかし、当然ながらボッタスはメルセデス残留を最優先事項に据えており、「決断にもう少し時間が欲しい」とルノーに通達。そこで当時のボスであるシリル・アビテブールは、フェルナンド・アロンソとの契約に踏み切った。結局、メルセデスは1年間だけハミルトン、ボッタスともにキープすることを決定。それを受けてベッテルはすぐさまアストンマーティンへの移籍を決めた。これでセルジオ・ペレスが宙に浮いた状態となったが、アレクサンダー・アルボンへの信頼を失ったレッドブルには渡りに船となり、ペレスを獲得。こうして、昨年のストーブリーグは決着を見た。

今年の状況は、昨年よりも落ち着いている。フェラーリはシャルル・ルクレール、サインツともに長期契約を結んでおり、マクラーレンもリカルドとは22年末まで、ランド・ノリスとは24年末まで契約している。アルピーヌもラインアップは確定済みで、アロンソは22年末、オコンは24年末まで所属することになっている。アストンマーティンもドライバー変更はない。ベッテルとの契約は22年末まで有効で、さらに24年までのオプション契約もある。ランス・ストロールは言わずもがな、

	2023年	2024年
契約へ		
ションを行使か		
を持つオプションあり		
新契約中		
ビカ／カラム・アイロット／テオ・プルシェール ボッタス／ニコ・ヒュルケンベルグ		
ニコラス・ラティフィ／周冠宇／ジャック・エイトキン		

◎:確定 ○:有力 △:可能性あり

ウォルフはハミルトンと来季も契約することを暗に認めている

父が所有するチームで好きなだけ走ることができる。ハースは、ミック・シューマッハーとニキータ・マゼピンの若手コンビを22年末まで維持する。

つまり、すでに10チーム中5チームが来季のラインアップを決定しているが、レッドブルはマックス・フェルスタッペンを23年末まで確保しているため、現在の空きシートは9つということになる。アルファロメオは例外として、空席を持つチームは目下候補者を厳選している最中で、交渉は早いペースで行なわれている。

ハミルトンの残留は既定路線

先述のとおり、パドックの焦点はメルセデスに合っている。ハミルトンの前にある、史上最多となる8度目のドライバーズタイトルに向けた道が平坦であるならば、来年からF1を離れる可能性もあると思われていた。しかし、現状はそれにはほど遠い。そのため、現役世界チャンピオンはチームに少なくともあと1年は残留することが濃厚だ。今季初めに22年向けのピレリタイヤをテストしたのもそのため。「来年に向けて最高のプロダクトを手に入れるため参加したかったんだ。もちろん考えが変わることもあるが、来年も絶対にここにいたいと思っているし、真新しいマシンをドライブしたいんだ。チームは信じられないくらいのチャレンジをしていて、ドライバーサイドの意見をさらに導入してくれるみたいだ」とコメントしていた。

一方、先日のポールリカールでメルセデス代表のトト・ウォルフは、来季のドライバー候補であるボッタスとジョージ・ラッセルについて言及。「彼らの状況についてメディアが関心を寄せるのは理解できる。ふたりのドライバーがひとつのシートを争っており、ひとりはシートを得て、もうひとりはシートを失い、来年は別のチームでキャリアを続けていかなければいけないからね」と語っている。このコメントから読み取れるのは、ハミルトンと来季も契約するとウォルフは暗に認めているということだ。しかし、まだ議論が残っているのは、このイギリス人にとって最後の契約となる期間を何年にするのか、そしてこのF1チームでの彼の将来の役割、さらにはダイムラーのモータースポーツ部門での役割についてだ。ハミルトンはこのドイツメーカーとの関係を今後も維持したいと考えており、またF1チームにも何らかの影響を残しておきたいと考えている。これらが、メルセデスとの合意を遅らせている要因なのだ。

オーストリアGPはシュタイアーマルクGPの翌週に同じレッドブルリンクで開催され、移動を避けるためサーキット周辺に滞在することになっている。そのため、シュタイアーマルクGP終了後の月曜日から水曜日にかけて、ウォルフとハミルトンは膝を突き合わせて〝1日か2日続くこともあるオープンな話し合い〟を持つことになるは

▼来シーズン以降の各チームの予想ラインアップ

チーム	2021年	2022年
メルセデス	ルイス・ハミルトン	◯ ルイス・ハミルトン：現役続行の場合は
	バルテリ・ボッタス	△ バルテリ・ボッタス／ジョージ・ラッセル
レッドブル		◎ マックス・フェルスタッペン：2023年末まで契約済み
	セルジオ・ペレス	◯ セルジオ・ペレス：チームが1年のオプ
マクラーレン		◎ ランド・ノリス：2024年末まで契約済み
		◎ ダニエル・リカルド：2022年末まで契約済み
アストンマーティン		◎ ランス・ストロール：無期限の自動更新契約中
		◎ セバスチャン・ベッテル：少なくとも2022年末まで契約済み
アルピーヌ		◎ エステバン・オコン：2024年末まで契約済み
		◎ フェルナンド・アロンソ：2022年末まで契約済み
フェラーリ		◎ シャルル・ルクレール：2024年末まで契約済み
		◎ カルロス・サインツ：2023年末まで契約済み、かつチームが行使権
アルファタウリ	ピエール・ガスリー	◯ ピエール・ガスリー：レッドブルと自動更
	角田裕毅	△ 角田裕毅／ユーリ・ビップス
アルファロメオ	キミ・ライコネン	△ アントニオ・ジョビナッツィ／ロバート・クロバート・シュワルツマン／バルテリ・
	アントニオ・ジョビナッツィ	
ハース		◎ ニキータ・マゼピン：少なくとも2022年末まで契約済み
		◎ ミック・シューマッハー：少なくとも2022年末まで契約済み
ウイリアムズ	ジョージ・ラッセル	△ バルテリ・ボッタス／ジョージ・ラッセル／
	ニコラス・ラティフィ	

V.Rys



ペレスのオプションを行使で現行ラインアップを継続か

レッドブルは現行ラインアップを維持することになりそうだ。昨季終了後にレッドブルはペレスと1年＋オプションの契約を結んだとされており、来季に向けてレッドブルがそのオプションを行使すると思われる。フェルスタッペンはレッドブルと2023年末まで契約済みだが、それに契約の早期解除条項が含まれているという噂もある。

角田のアルファタウリ残留は濃厚も、決まるのは今季終了後か

ずだ。「ここではあらゆる可能性について事細かく話し合い、議論の最後にお互い握手をするときには、すべてが明確になっていることを確認する。その後は弁護士が書類に内容を入れ込む作業を行なっていくだろう。（ハミルトンとの交渉は）非常に激しく、何時間も連続して議論していることに集中している。お互いに相手が何も隠していないことは分かっているので、交渉に臨むには最適な方法なのだ」とウォルフは語っている。

　そして忘れてならないのはもうひとつの重要なシート争いについてで、ボッタスとラッセルが唯一の候補者であることは明白だ。多くの人は、22年にラッセルがハミルトンの僚友となることはすでに決定されていると考えている。だが、とあるチーム関係者からはまだ何も決まっていないと聞いている。なお、ウォルフはボッタスのマネジメントチームの一員でもあり、フランスGPでは「バルテリは自分が何をすべきか分かっている。ポールリカールでの彼のレースペースは素晴らしく、レースのかなりの部分でマックスやルイスを追い込んでいた。これこそ我々が彼にこれからもやり続けてもらいたいと思っていることだ。予選ペースに関しては、これまで何度も示してきたように、彼がもっとも速いドライバーのひとりであることに疑いの余地はないのだからね」と話している。

　その一方で、メルセデスはラッセルに多額の資金を投じており、もし来年メルセデスのレギュラードライバーとして採用されなければ、この若きイギリス人はフリーの状態になると広く信じられている。ただ、ウォルフにとって幸運なのは、ラッセルには魅力的な代替案が存在しないことだ。そのためもう少しのあいだ、このオプションをキープすることができる状況にあるのだ。また、ハミルトンが非常に若く、才能があり、利己的なドライバーと組み合わされるよりも現状維持を望んでいることは明らかである。ラッセルがメルセデスに加入したら、ハミルトンに引導をわたし、23年からはエースとしてチームをけん引していく役割を確保しようとすることは目に見えている。メルセデスが決断を下すのはハミルトンとの契約完了後になるので、すべてがオープンな状態のままサマーブレイクに突入することになりそうだ。

“メルセデス待ち”は2チーム

　レッドブルでは、ペレスが再び1年契約を結ぶことが徐々に現実味を帯びてきた。バクーとポールリカールでの成績は、フェルスタッペンのウイングマンとしての仕事ぶりを充分に示すものだった。これにより、ピエール・ガスリーがこのオーストリアのチームに復帰する可能性は、現在の絶好調ぶりにも関わらず、閉ざされることになるだろう。ガスリーはレッドブルの技術陣やチーム代表のクリスチャン・ホーナーと対立してチームを去った経緯もあり、復帰は非常に困難だと思われる。

　ガスリーは来年もレッドブルとの契約が残っているため、アルファタウリに残留する以外のオプションは存在しないが、彼のチームメイトが誰になるのかは今シーズンのかなり後になってからでないと分からないだろう。ヘルムート・マルコが「彼には素晴らしい才能があり、予選でもレースペースでも非常に速い」と語るように、角田裕毅をもう1年は残したいと思っている。しかし、この若き日本人はイモラとポールリカールの予選で不必要なミスを重ねたほか、モナコのＦＰ２でクラッシュしたことで「彼は衝動的で、非常に頑固だ」と老練なマルコを苛立たせている。より規律を重んじ、結果を出せるようになるかは角田次第だが、別の側面として、レッドブルが少なくともあと1年はホンダをハッピーにさせておきたいと考えているのも事実。たとえ角田が今後も愚かなミスを繰り返したとしても、チームは彼をキープし続ける可能性が高いと思われる。しかし、今年はユーリ・ビップスがFIA F2選手権で素晴らしい結果を残している。つまり、マルコは角田がシ

Red Bull



Red Bull





ガスリーと角田の継続が有力も 若手ビップスの起用も選択肢

ガスリー、角田ともに、レッドブルと自動更新契約を締結している。噂されていたガスリーのアルピーヌ移籍もなくなったこと、マルコ博士が角田を評価していることから、アルファタウリはラインアップを維持するものと見られる。ただし、ビップスを筆頭にレッドブルは多くのドライバーを抱えているため、新顔を入れるのは簡単だ。

Red Bull





ベテラン、若手問わず候補者多数
元王者ライコネンはついに引退か

来季のライコネンの引退が確実視されるアルファロメオは、今季クビカ（中左）やアイロット（中央）をFP1やテストなどで起用している。若手枠の候補としては、自チーム傘下のプルシェール（中右）のほか、フェラーリ育成のシュワルツマン（下左）も候補。ベテラン枠の候補としてはヒュルケンベルグ（下右）が現実的か？

ーズン終了まで成果を上げられなかった場合に備えて有効な代替案を手にしているのだ。この辺は抜け目がない。何らかの決断はアブダビGP後になるだろう。

ウイリアムズの場合も決定はもう少し先送りされるだろう。しかし、ラッセルがメルセデスに指名されなければ、彼はもう1年チームに残らなければならないことは明らかだ。一方で、ボッタスがメルセデスから放出された場合、彼がF1で最初に所属したチームに戻ることを受け入れるかどうかは分からない。対照的に、アルピーヌが周冠宇をウイリアムズに送り込む可能性はますます高まっている。周はF2でいい走りを見せており、来年はスーパーライセンスを取得できそうだ。現ドライバーのニコラス・ラティフィがインディカーへの移籍を検討していることから、ラッセルと周という興味深いコンビが誕生する可能性もある。もしラッセルがメルセデスに移籍し、ボッタスがウイリアムズへの復帰を断念した場合には、ジャック・エイトキンがシートを手に入れることになるだろう。

最後に、アルファロメオについて。このチームについてひとつ確実視されていることは、キミ・ライコネンの引退だ。このフィンランド人は現在のF1が要求していることにあまり満足しておらず、チームも彼のパフォーマンスに満足していないため、離脱はほぼ確実なものとなっている。しかし、僚友アントニオ・ジョビナッツィがシートを維持できるかは定かではない。チームの幹部のひとりは私たちに「アントニオが今年一歩前進したのか、それとも単にキミが一歩後退したのかは分からない」と語っており、そのスピードに疑問符がつけられていることは確実なようだ。また、「（ロバート）クビカが乗るとすぐに彼らと同じくらいの速さになる。ポルティマオでの（カラム）アイロットも同様だが、彼は最初の走行からキミよりコンマ2秒速かった」という指摘もあった。

現ドライバーがチームを失望させているため、アルファロメオのボス、フレデリック・バスールの候補者リストにドライバーの不足はまったくない。現在はテオ・プルシェール、アイロット、ロバート・シュワルツマンなどの名前が挙がっているが、バスールは有益なベンチマークになるベテランドライバーを1台目のシートに座らせたいと考えている。バスールがそのステアリングをもっとも握ってほしいと思っているのがボッタスだ。ボッタスはGP3時代にバスールのチームに所属した経験があり、ライコネンの後任として迎え入れるのはバスールの夢でもある。しかし、これの実現は難しいと思われ、考えられる代替案はニコ・ヒュルケンベルグの起用だ。ウイリアムズ同様、アルファロメオも、まずはメルセデスがセカンドドライバーを選ぶのを待ってから行動することになるが、バスールは9月中旬のイタリアGPまでにはベテランドライバーとの契約を完了し、F2のシーズンが終わるのを待って、もうひとりのドライバーを選びたいと考えているようだ。

DRIVERS MARKET FOR 2022 SEASON



ウイリアムズの顔ぶれは、ラッセルがメルセデス移籍となるかどうかで決まることになりそうだが、ここに来てアルピーヌが育成ドライバーの周冠宇を送り込む可能性が浮上してきた。また、昨年のサクヒールGPでラッセルの代役としてF1デビューしたエイトキンも候補のひとり。ラティフィは押し出された場合はインディカーに転向か。

メルセデス次第で決定へ
アルピーヌ育成の起用もある？

F1
FIA Formula One World Championship

2021 Round 8
STYRIAN GP

4連勝 4連敗の重圧

M・フェルスタッペン＆レッドブル・ホンダが圧巻の勝利
真っ向勝負での敗戦に危機感募らせる王者メルセデス

ホンダF1が30年ぶりに4連勝を果たしたがその裏ではメルセデスが現行規定下で初めて4連敗した2014年以降では〝異例〟と言えるこの状況は両チームにかつてない重圧を与えている

Photo：LAT／Sutton／Ferrari／Red Bull





LAT

レッドブルとメルセデスの重圧は一戦ごとに増していく

フェルスタッペン完勝も勝てば勝つほど増える重圧

レッドブルのマックス・フェルスタッペンは第７戦フランスGPに続いて、第８戦シュタイアーマルクGPでもポールポジションを獲得した。フランスでは最初のコーナーで痛恨のオーバーシュート、レースリーダーの座を明け渡したが、今ラウンドはしっかりとトップでオープニングラップを消化。スタート直後からメルセデスのルイス・ハミルトンを引き離しにかかると、その後はまったく寄せ付けることなくレースを支配した。レッドブル・ホンダはこれで４連勝。ホンダが４連勝を飾るのは、30年ぶりとなった。これでドライバーズ、コンストラクターズともに選手権リードを拡大し、ディフェンディングチャンピオンであるメルセデスへのプレッシャーを強めているが、それと同時に自分たちへのプレッシャーも高まりつつある。次戦は同じ舞台での開催となるオーストリアGP。ここで1988年以来となる５連勝となれば、いよいよ選手権でのイニシアチブを握ることになるだろう。



Red Bull

4連敗で高まる8度目の戴冠へのプレッシャー

ハミルトンはシュタイアーマルクGPで防戦を強いられた。フランスでは巧みなタイヤマネジメントで優勝に手をかけたものの結局2位に甘んじた。今ラウンドではリベンジを期したが、予選でフェルスタッペンにコンマ２秒およばず３番手。決勝では、最大の勝負どころであるスタートで前に出ることはかなわず、フェルスタッペンの背中を見続けた。同じストラテジーでの真っ向勝負に敗れたハミルトンにできることと言えば、ファステストラップでの１点を獲りにいくことでわずかにダメージを軽減することだけだった。もはや絶対的に優位なパッケージはない。史上最多となる８度目の戴冠へのプレッシャーはこれまでにないほど高まっている。



Red Bull

ペレス、2ストップに転換もボッタスにはコンマ5届かず

レッドブルのセルジオ・ペレスは26周を終えてタイヤを交換しにピットへ向かい、新品ハードにスイッチ。しかし、左リヤの交換に時間がかかったため、メルセデスのバルテリ・ボッタスに３番手のポジションを明け渡すことになった。第２スティントではコース上での逆転は難しいと判断したレッドブルのピットウォールは、ペレスの作戦を２ストップに変更し、勝負に出た。最終盤にペレスはボッタスに追いついたものの、結局コンマ５秒届かず４位となった。



LAT



Ferrari



ここまで全戦入賞のノリスはもう5位じゃ満足できない

開幕戦から好調を維持しているマクラーレンのランド・ノリス。今大会では予選４番手と２強の牙城を崩すと、決勝は５位とベスト・オブ・ザ・レストのポジションでレースを終えた。しかし、レース後には「昨年は５位でも『勝った！』と思えたけど、毎回この順位だと慣れてきて、満足できなくなる」と冗談めかしながらコメント。さらに４位ペレスとの差も26秒強と大きいことにも苛立ちを覚えていることを明らかにした。

フェラーリ復活、ルクレールが最後尾から猛チャージ

フランスGPでは２台そろってノーポイントに終わったフェラーリだが、シュタイアーマルクGPで息を吹き返した。シャルル・ルクレールは決勝を７番グリッドからスタートするも、オープニングラップでのポジション争いの最中に他車と接触。フロントウイングを破損するなどして一時最後尾まで順位を下げた。しかし、そこから新品のハードで36周を走行して順位を挽回すると、レース後半は新品のミディアムで猛チャージ。コース上でライバルを次々に攻略し、７位でフィニッシュした。一方、僚友のカルロス・サインツは12番手からスタートとなったが、新品ミディアムで40周以上を走破することでポジションアップし、最終的に６位でチェッカーを受けた。




Sutton


LAT

一時8番手もあえなくリタイア「まれなトラブル」に泣いたラッセル

ジョージ・ラッセルはウイリアムズを駆りながらも、おもに予選で速さを見せてきた。シュタイアーマルクGPでは10番グリッドからスタート（予選は11番手）すると、最序盤にポジションを上げて一時は８番手を走行し、アルピーヌのフェルナンド・アロンソらとのバトルを展開した。今季初入賞に期待がかかったが、パワーユニットに発生した「まれなトラブル」により、あえなくリタイアとなった。

ガスリー、不運 実質コーナー3つでレースを終える

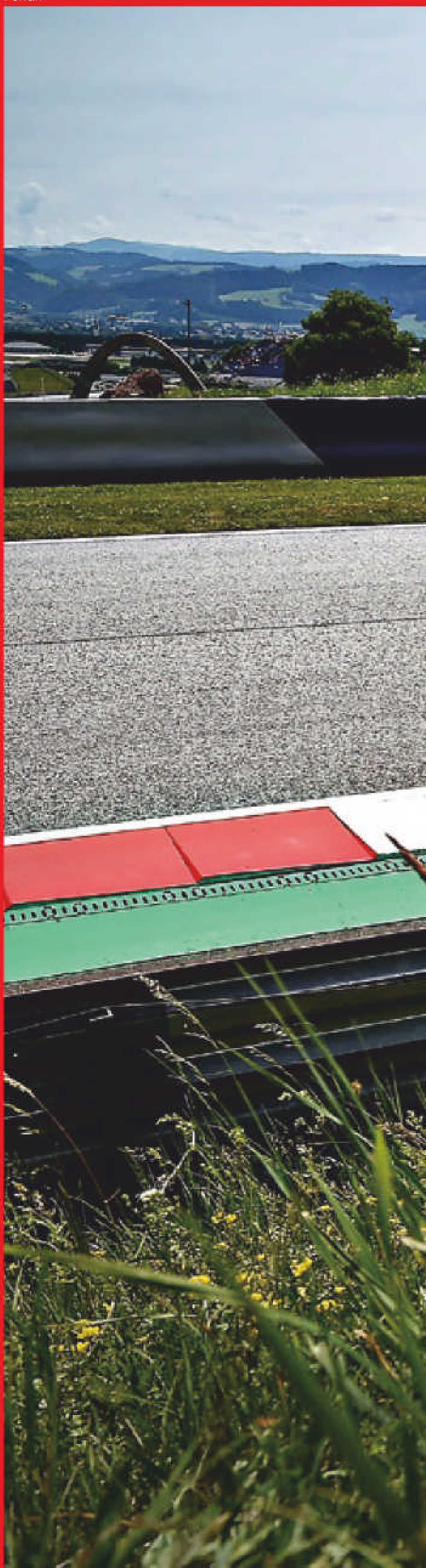
アルファタウリのピエール・ガスリーは６番グリッドからスタート。ターン１を複数のライバルとポジションを争いながら抜けるも、直後のストレート区間でルクレールと接触する。左リヤタイヤのパンクに見舞われ失速すると、ターン３でアルファロメオのアントニオ・ジョビナッツィ、ウイリアムズのニコラス・ラティフィと相次いでコンタクト。なんとかピットまで戻ったものの左リヤのダメージが大きく、そのままリタイアとなった。

跳ね馬が前戦無得点から一転ダブル入賞 中団争いも一戦ごとに状況変化


Red Bull

「コンスタントな週末」角田はグリッド降格も入賞

アルファタウリの角田裕毅にとって、レッドブルリンクは好相性のコース。昨年のFIA F2選手権ではポールポジションを獲得し、無線のトラブルがなければ優勝していたかもしれないレースを展開している。今大会、角田はFP1で５番手につけて順調な滑り出しを見せると、２大会ぶりに予選Q3に進出。同セッション中にボッタスの計測ラップを妨害したとして３グリッド降格となったが、タイムは自己最高位タイの８番手。決勝でもレースを通じてライバルとポジション争いを展開しながら10位入賞を果たした。レース後には「これまででもっともコンスタントな週末」とポジティブな感想を口にした。角田の成長曲線は、これから一気に上向くかもしれない。


Ferrari



STYRIAN GP

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT／MERCEDES

メルセデスの泣きどころ
バランスの悪さが招いたペース不足

掴めない常勝パターン

LAT



『4連敗』という字面以上に、メルセデスが喫した完敗の意味は重そうだ。タイヤマネジメントの名手ハミルトンをもってしても、今回のレースでは右フロントにブリスターが発生。絶対王者はショックを隠せない。

絶対王者が4連敗を喫した。2014年に現行パワーユニットが導入されてから昨年まで、メルセデスはドライバーズ、コンストラクターズの両選手権で7連覇を遂げてきた。そんな絶対的な強さを誇ってきた彼らが8シーズン目の今季、4戦連続未勝利という不名誉な記録に屈した。

これまでも3連敗はあった。まず18年。開幕からの2戦でフェラーリのセバスチャン・ベッテルに連勝を許し、第3戦は6番手スタートのレッドブルのダニエル・リカルドに逆転負けした。翌19年は、シーズン中盤に3連敗。8月末のベルギーGPからフェラーリが3戦連続でポールポジションも勝利も獲得した。

14年からずっと勝ちまくってきたイメージの強いメルセデスだが、18年はフェラーリ、レッドブルが3強を形成し、彼らと勝ち星を分け合っていた。19年はメルセデスが序盤から8連勝と

前戦フランスGPでタイヤのデグラデーションに苦しめられ、2台そろって入賞圏外に沈んだフェラーリ勢は6、7位に入った。とくに、シャルル・ルクレールはオープニングラップの緊急ピットインからオーバーテイクを連発。ドライバー・オブ・ザ・デイを獲得した。

Rd.8 シュタイアーマルクGP リザルト

●6月27日（日）決勝　●4.318km×71周=306.452km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	71	1(1)
2	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	71	2(3)
3	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	71	5(2)
4	11	S.ペレス	レッドブル／ホンダ	71	4(5)
5	4	L.ノリス	マクラーレン／メルセデス	70	3(4)
6	55	C.サインツ	フェラーリ／フェラーリ	70	12(12)
7	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	70	7(7)
8	18	L.ストロール	アストンマーティン／メルセデス	70	9(10)
9	14	F.アロンソ	アルピーヌ／ルノー	70	8(9)
10	22	角田裕毅	アルファタウリ／ホンダ	70	11(8)
11	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	70	18(18)
12	5	S.ベッテル	アストンマーティン／メルセデス	70	14(14)
13	3	D.リカルド	マクラーレン／メルセデス	70	13(13)
14	31	E.オコン	アルピーヌ／ルノー	70	17(17)
15	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	70	15(15)
16	47	M.シューマッハー	ハース／フェラーリ	69	19(19)
17	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	68	16(16)
18	9	N.マゼピン	ハース／フェラーリ	68	20(20)
	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	36	10(11)
	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	1	6(6)



バルテリ・ボッタスは金曜FP2、ピットからの発進でスピンを喫し3グリッド降格ペナルティを受けた。レースでは、ペレスがタイヤ交換に手間取ったことにも助けられ、4戦ぶりとなる表彰台フィニッシュとなったが、レース終盤は周回遅れの処理に苦戦。ボッタスを取り巻く環境は厳しいままだ。

MERCEDES

驚異的な強さを発揮していたが、8月末から突如フェラーリ製パワーユニット（PU）の戦闘力が増したのだった。ちなみに、規約違反の疑惑が出て検査が強化されたシーズン終盤にフェラーリは失速した。

そんな2シーズンを経て、去年のメルセデスは17戦中15勝と再びライバルたちを圧倒し、7連覇を遂げた。マシン開発に大失敗したフェラーリ、期待した戦闘力を発揮できなかったレッドブルと、ライバルたちの敵失に助けられた面もあった。だが、それ以上にメルセデスの車体、PUの技術開発力は依然として頂点にある。それを実感させられたシーズンだった。

しかし、今季はメルセデスの常勝パターンが根本的に変わろうとしている。バーレーンでの開幕戦、第3戦ポルトガル、第4戦スペインと、シーズン序盤こそルイス・ハミルトンが3勝を挙げた。しかし、それらのレースでもレッドブル・ホンダのマシンパッケージの戦闘力がメルセデスにすでに追いつき、ときには凌いでいることは明らかだった。

それでも、メルセデスがこれら3戦でなんとか勝てたのは、バーレーンとスペインはおもに戦略の秀逸さであり、ポルトガルは新加入のセルジオ・ペレスがまだレッドブルマシンに慣れず、フェルスタッペンが孤軍奮闘を強いられたからだった。

それが、第5戦モナコGP以降から流れは完全にメルセデスからレッドブル・ホンダへと変わっていった。典型的な超低速コースのモナコ、市街地コースながら2㎞超のロングストレートを有するバクー、低速から中高速、ストレートが満遍なく配され、バルセロナに似た特性のポールリカール、そしてモンツァに次いでエンジン全開率の高い、中高速コーナー主体の今回のレッドブルリンク。これらコース特性の異なる4戦すべてで、メルセデスはレッドブル・ホンダから勝利を奪うことができなかった。

もはや戦略の秀逸さや、王者ハミルトンの奮闘だけでは勝てないレベルに来てしまった。メルセデスの今季のマシンパッケージに関してはレッドブル・ホンダに負けている。それが今回のレッドブルリンクでいっそう明らかになったといえるだろう。

その象徴的なポイントを挙げるとするれば、それは前後のマシンバランスの悪さである。すでにシーズン序盤からW12はフロントタイヤの温まりの悪さが指摘されていた。ハミルトンが今回の予選でフェルスタッペンにコンマ2秒近い大差をつけられ、3番手に終わったおもな原因はこれだった。そしてレースでは、逆にリヤタイヤの性能劣化に悩まされた。オーバーヒートによるブリスターも発生した。リヤに負荷のかかるレッドブルリンクでこの傾向がいっそう助長されたということだ。

「この8年間で、これほどペース不足を痛感したレースは初めてだった」と、レース後のトト・ウォルフ代表は無力感を隠そうともしなかった。メルセデスは来季用マシンの開発に集中するため、すでに今季のアップデートは終了している。

レッドブル・ホンダが切り拓いた
もうひとつの道のり

証明されつつある“反メルセデス流”

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：Red Bull

メルセデス4連敗は、裏を返せばレッドブル・ホンダの4連勝であった。1991年のマクラーレン・ホンダによる開幕4連勝に並ぶ記録なだけに、レース後の山本雅史マネージングディレクター（MD）の口ぶりも「次の目標は88年、伝説の開幕11連勝ですか」と軽やかだった。ただし、山本MDはすぐに「もちろんそんな簡単なものではないですし、いまのは単なる冗談として聞いてください」と釘を刺すことも忘れなかった。



FOCUS on HONDA

とはいえ、今回の勝利は山本MDがついそう言いたくなるほどに王者メルセデスを圧倒したものだった。

「去年のレッドブルリンクでは苦戦を強いられたのが、今回はまさに真逆の展開になりました。マックス（フェルスタッペン）がポール・トゥ・ウイン、完璧なレースを戦った。残り20周を残して10秒のギャップ。事前に立てた戦略どおりでした」

そして今回の勝利はレッドブルとホンダが組んで以来、通算10勝目でもあった。初年度は同じレッドブルリンクでの初優勝を含め3勝、去年はレース数が17戦と少なかったこともあるが2勝にとどまった。それが、今季は序盤8戦ですでに5勝を挙げている。

その要因は、山本MDがこれまで何度も言ってきたように「レッドブルとホンダの歯車がガッチリ噛み合ってきた」ことに尽きるだろう。

ホンダが前倒しで投入した新世代パワーユニット（PU）は、パフォーマンスの大幅な向上に成功しただけでなくレッドブルの車体開発にも大きく寄与した。コンパクト化、低重心化によってRB16Bの空力自由度が上がり、さらに戦闘力を増した。

今季、フロアとディフューザーに加えられた技術規約の変更もレッドブルに不利と当初は見られていた。フロア下からディフューザーへの気流の制御で強大なダウンフォースを発生するハイレーキの効果が大幅に削がれると危惧されたのだ。しかし、今季のRB16Bはむしろ去年悩まされ続けたリヤのナーバスな挙動の改善に成功している。

とはいえ、ピエール・ガスリーやアレクサンダー・アルボンらが手こずったハイレーキ独特のシャープな挙動特性はいまも健在だ。ベテランのセルジオ・ペレスなら充分に対処してくれるはず……と今季抜擢したわけだが、当初はさすがに戸惑っていた。それでもアゼルバイジャンで移籍後初優勝、ポールリカールでも表彰台に上がった。

ところが、今回のレッドブルリンクではレースで巻き返したものの、一発の速さでフェルスタッペンに大差をつけられることが多かった。予選ではマクラーレンのランド・ノリスにも先行され、5番手に終わっている。これについて山本MDは、「ここに来てレッドブルのマシンパッケージは、マックスがより速さを発揮しやすいクルマに仕上がっている」という見解を示した。

「レッドブルリンクで言えば、とくにターン9の下りながら進入していくところですね。そこがすごく機敏に動いている。なのでマックスは余計なステアリング操作をしていない。ひとランク上がったクルマにペレスがまだ追従できていない。それだけだと思います」

だとしたら今後、フェルスタッペンは再びメルセデス2台に対して孤独な戦いを強いられる恐れもあるということか。しかし、山本MDはそれを笑って否定した。

「そこはペレスですから、これから1～2戦で最適なドライビング方法を見つけて同じように速くなってくれると思いますよ」

現在のレッドブル・ホンダはマシンパッケージの性能、ドライバーのパフォーマンス、そして何よりチームの総合力が、メルセデスを凌ぐレベルに達している。F1ではこれまで、車体とPUを同一組織で開発する純メーカーチームでなければ絶対に勝てないと言われてきた。メルセデスの7連覇がまさにそれを証明していた。しかし、違うアプローチもあることをレッドブルとホンダは証明しつつある。



タイトル獲得を目指すうえで欠かせないのがペレスのパフォーマンスだ。今回は予選1回目のアタックをミス。その悪い流れをQ3まで引きずってしまった。次戦オーストリアGPで見せる修正力が今後のレッドブルの展開を読むうえで重要になるだろう。



レッドブルとは対照的に、スタート直後の接触で1周リタイアとなってしまったアルファタウリのガスリー。アゼルバイジャンでの表彰台以降、マシンパフォーマンスの高さが結果に結びつかない歯がゆいレースが続く。

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：熱田 護（Mamoru Atsuta）／LAT／Sutton／Red Bull

攻めの"BOXコール"

トップ快走でも守りに入らず3連勝を手繰り寄せた32周目の決断



「Pay Back!」

マックス・フェルスタッペンが劇的逆転優勝を果たした直後、レッドブル・ホンダのガレージではメカニックたちが何度もそう叫んでいた。

借りは返した。6週間前の第4戦スペインGPでメルセデスに惨敗を喫した借りを、彼らは今回きっちりと返したのだった。しかもレース展開と戦略は、奇しくも勝者と敗者がそっくり入れ替わるかたちで。

フランスではフェルスタッペンがポールを獲ったが、スタート直後のターン1で挙動を乱し、ルイス・ハミルトンに先行されてしまう。スペインでは逆にフェルスタッペンが、スタートダッシュでポールシッターのハミルトンを抜き去っていった。

そこから1位と2位の差がじりじりと広がっていく展開もほぼ同じだった。ただし、今回のレースではフェルスタッペンの背後にバルテリ・ボッタスが2秒前後の間隔でピタリとつけ、フェルスタッペンは2台のメルセデスに挟まれるかたちだった。4番手セルジオ・ペレスは10秒以上後方。フェルスタッペンは2対1の戦いを強いられた。

上位陣で真っ先に動いたのはボッタスだった。17周目にタイヤの異常振動によりピットへ向かったのだ。アンダーカットを恐れたレッドブルはフェルスタッペンを次周にすかさずピットインさせ、ボッタスの前でコースに復帰。すると首位ハミルトンも19周目にピットへ。ハミルトンはその時点でフェルスタッペンに約3秒先行していた。ピット作業がよほど遅れない限り首位はキープできるはずだった。

そしてメルセデスは、レッドブルよりコンマ1秒早い2・2秒のピットストップでハミルトンを送り出した。しかし、ハミルトンがコースに復帰したときには半車身の先行に成功、そのままターン1へと飛び込んでいった。

3秒の余裕があったはずが、まさかの順位キープ失敗。ハミルトンはピットイン直前、担当エンジニアのピーター・ボニントンに「タイヤを全部使っていいのか？ それとももう1周か」と確認の無線を投げている。ボニントンはすぐに「全部使え。ボックスだ！」と返したが、ピットに向かう周回のラ



ップタイムはハミルトンのほうが0・585秒遅かった。さらにハードタイヤに履き替えたアウトラップのペースもフェルスタッペンがはるかに優れ、これでハミルトンは3秒の貯金を使い果たしてしまった。

しかし、そこからのハミルトンのペースは明らかにフェルスタッペンを凌いでいた。もし前述の局面で先行できていたら、ハミルトンがそのまま逃げ切って優勝した可能性も充分にあっただろう。その後のハミルトンは、ほとんど毎ラップDRS圏内に突入するものの、ポールリカールのレイアウトではよほどのタイム差がない限りオーバーテイクは難しい。

すると32周目、2秒2までハミルトンを引き離していたフェルスタッペンが2度目のピットインを決断した。前夜からの雨でラバーが流れ、路面コンディションはほぼ初日状態に戻っている。「このままプッシュを続けたら(チェッカーまで）走りきれない」とフェルスタッペンは訴えていた。2ストップ作戦に変更したハミルトンに優勝を奪われた過去の苦い記憶も、レッドブル陣営には蘇ったことだろう。

ミディアムに履き替えたフェルスタッペンは、4番手でコースに復帰した。トップとの差は18秒以上。逆転のために残された周回数は20周だけだ。

しかし、フェルスタッペンは1周1秒以上速いペースで最速タイムを更新しつつ、メルセデス2台を追い上げていった。だがレッドブルがこの週末採用したダウンフォースを削った仕様は、トップスピードが伸びるがタイヤの持

FRENCH GP

ちは悪くなる。35周目はファステストを記録したものの、その10周後には1秒近くペースが落ちていた。それでも、44周目にはボッタスを一発で抜き去り、51周目にはハミルトンの1秒以内に追いついた。対するハミルトンもボロボロのハードタイヤで自己ベストを更新し、必死に逃げ切りを図る。

チェッカー1周半前。ミストラルシケインのブレーキングで、フェルスタッペンは再び首位に立つことに成功した。レッドブル・ホンダとフェルスタッペンにとっては、今年のスペインGPのみならず、2年越しのリベンジとなる勝利だった。しかも二重の意味で。

2019年のフランスGP、レッドブルは大幅な車体アップグレードを、そしてホンダもMGU-Hに改良を加えたスペック3を投入した。しかし結果は惨敗。とくにホンダのパワーユニットは懸案だったストレートでのエネルギー切れが改善できず、さらにオーバーヒートの問題まで抱え込んだ。

それらの不具合をなんとか克服した結果が、連戦となった次戦オーストリアGPのレッドブル・ホンダの初優勝だった。1カ月後のハンガリーGPでは初ポールを獲得。しかし2年後のスペインとほぼ同じ展開で逆転負けを喫した。メルセデスとの総合力の差は、この時点ではまだ歴然とあった。

ではこれら2レースでの敗戦、そして今回の鮮やかな勝利との大きな違いは何だったのだろう。

戦略的に大きかったのは、ペレスの存在だった。レース序盤こそペースが上がらず苦しんだが、第1スティントを24周目まで引っ張り、レース後半では、すぐにメルセデス2台とチームメイトに追いついた。ペレスのタイヤはメルセデスのふたりより5~7周若かったうえ、彼のタイヤマネジメント能力はただでさえ評価が高い。メルセデス陣営も当然2ストップ作戦を考えていたが、4番手のペレスが壁となってその遂行を阻んだ。〝もうひとり〟の仕事をペレスは完璧に果たしたのだ。

そして、フェルスタッペンだからこそ終盤の逆転劇は可能だった。メルセデス2台を攻略する時点では、ラップタイムの差はコンマ数秒しかなく、タイヤのアドバンテージはほとんどなくなっていた。それでも、乱流で暴れるマシンを完璧にコントロールし、ターン8のブレーキングで抜き去った。

とはいえ、たとえフェルスタッペンでも、持てる実力を十全に発揮できるパッケージなくして勝利は不可能だ。2年前の同GPがまさにそうだった。

「レースというのは継続、ひとつひと

M.Atsuta



スタート直後の１コーナーは追い風が吹いていた。フェルスタッペンはグリップを失いコースオフしたが、このコースオフがなければ、２ストップ作戦による終盤の逆転劇とはまったく違ったレースが展開されていたかもしれない。



つの積み重ねが必要なんです」と、ホンダの山本雅史マネージングディレクターは語る。「あのときのフランスから2年後の今回へとホンダが積み上げてきた結果、学習してきた中身が花開いた。それが実感できましたね」
　一方で、今回のような優位は「長く続く保証などない。なにしろ相手は王者メルセデスですから」とも言う。だが、そう言いながらも山本MDは今後の展開を楽観しているようにも見えた。
「じつはレッドブルとホンダは、いますごくいい雰囲気なんですよ。3年目の蓄積が、いい感じでかたちに出ているんだと思います。ホンダ最終年ということもあり、今年中に何とか勝ちたい。その思いが共通して、うまく噛み合っているんじゃないでしょうか」

ミディアムの利点はなく、終盤の逆転劇はフェルスタッペンだからこそ可能だった

Sutton



両者ともタイヤの摩耗状況が悪いなか、持てる限りの地力を発揮した。それでも、ペースではフェルスタッペンが上手で、ハミルトンは「激しくディフェンスをするのは無意味だった」とレース後にコメントしている。

M.Atsuta



Rd.7 フランスGP リザルト

●6月20日(日)決勝　●5.142km×53周=309.690km　●天候：曇り　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	53	1(1)
2	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	53	2(2)
3	11	S.ペレス	レッドブル／ホンダ	53	4(4)
4	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	53	3(3)
5	4	L.ノリス	マクラーレン／メルセデス	53	8(8)
6	3	D.リカルド	マクラーレン／メルセデス	53	10(10)
7	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	53	6(6)
8	14	F.アロンソ	アルピーヌ／ルノー	53	9(9)
9	5	S.ベッテル	アストンマーティン／メルセデス	53	12(12)
10	18	L.ストロール	アストンマーティン／メルセデス	53	19(19)
11	55	C.サインツ	フェラーリ／フェラーリ	53	5(5)
12	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	52	14(14)
13	22	角田裕毅	アルファタウリ／ホンダ	52	-(-)
14	31	E.オコン	アルピーヌ／ルノー	52	11(11)
15	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	52	13(13)
16	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	52	7(7)
17	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	52	17(17)
18	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	52	16(16)
19	47	M.シューマッハー	ハース／フェラーリ	52	15(15)
20	9	N.マゼピン	ハース／フェラーリ	52	18(18)

典型的なタイヤマネジメントレースと言えた今回のレースは、2強が第3戦ポルトガルGP以来4戦ぶりに上位4位までを独占した。逆に中団勢では明暗が分かれ、フェラーリ勢はタイヤのデグラデーションにもっとも苦しめられ、今季初のノーポイントで週末を終えている。



LAT

表彰台のメンバーだけを見るとタイヤマネジメント能力の高い3人が順当にポディウムに上がったようにも見受けられる。3位ペレスは49周目にアンダーステアに苦しんでいたボッタスを一気にパス。キャリア初の連続表彰台を達成している。



現王者のエンジニアを悩ませた
フェルスタッペンのメンタル

演算能力を凌駕した〝ハンター〟の負けん気

Text：今宮雅子（Masako Imamiya／IRIS）
Photo：LAT

トップ2チームの力は拮抗していて、コンディションや戦略の違いが勝敗を左右する。そんなシーズンの特徴が鮮明になったフランスGPでは、マックス・フェルスタッペンが優勝、セルジオ・ペレスが3位表彰台を飾った。結果だけを見れば、3番手スタートのバルテリ・ボッタスがペレスに抜かれたという順位変動だが、レース内容はレッドブルの圧勝だった。

「勝機を逃した」「マシンには速さがあったのに」――レース後のメルセデスは、フラストレーションを隠さなかった。彼らは、どんなミステイクで勝利を逃したのだろう?

　スタート直後、フェルスタッペンのミスによってトップに躍り出たルイス・ハミルトンは、3・1秒以上のリードを築いていた。〝トラックポジション優先の1ストップ作戦〟に集中していたメルセデスのストラテジストたちにとって、理想的な展開だったはずだ。しかしフロントタイヤのバイブレーションを抱えたボッタスを17周目にピットインさせたところから、彼らは余裕を失っていくことになる。

　1ストップ前提のレースで、17周の第1スティントは短すぎた。アンダーカットを狙ったように見えて、じつは緊急ピットインだったのだ。問題は、理由が何であってもレッドブルにとってそれは戦略に映り、18周目にはボッタスをカバーするためにフェルスタッペンがピットに入ったことだった。〝早すぎる〟と分かっていてピットインのトリガーを引いてしまったメルセデス。

メルセデスの戦略ツールをも裏切ったのなら、それは人間の集中力と、計算を超えた野生の賜物だ



そのジレンマがハミルトンの作戦にも影響をおよぼすことになった。

18周終了時点でハミルトンもタイヤ交換を行なっていれば、フェルスタッペンの前のポジションをキープできただろう。しかしメルセデスには、長すぎる第2スティントへの影響を少しでも抑えたい思いと、フェルスタッペンに対する3秒以上のリードと、あと1周ステイアウトしても余裕があるという戦略ツールの計算があった。理論上、それは間違いではなかった。

しかし現実には、19周終了時点のピットからコースに戻ったハミルトンは、ストレートを駆け抜けてくるフェルスタッペンの勢いに抗うことができず、1コーナーではフェルスタッペンに首位を明け渡すことになった。

なぜ、3秒あったリードを失ってしまったのか。ピーター・ボニントンからハミルトンへの「何が起こったか分からない」という無線が彼らの困惑を象徴していた。19周目、1分39秒966というフェルスタッペンのアウトラップは驚異的だったものの、ピットから再発進するハミルトンはコントロールラインを通過する時点で3秒45先行していた。覆された理由はもちろん、60㎞／hに制限されたピットレーンの速度と出口からの加速に対して、オンコースをいくフェルスタッペンのスピードだが、メルセデスの計算ツールがそんな基本を誤るわけがない。だから彼らは判断ミスを認めながらも〝最後の0・5秒〟を失った原因究明に頭を悩ませている。

考えられるのは、19周目のアウトラップと20周目にまたがるフェルスタッペンのホームストレートの速さが追い風を受けて〝想定外〟だったことだ。フェルスタッペン自身「ルイスをアンダーカットできるなんて思ってなかった。でもハードタイヤの1周目のグリップは素晴らしく、どんどん攻めることができた」と振り返っているが、彼が予選モードのエネルギーを巧みに活用し、メルセデスの戦略ツールをも裏切ったのなら、それは人間の集中力と、計算を超えた野生の賜物だ。

メルセデスは、自分たちにとって唯一のピットストップであった17〜19周目のこの展開がレースに影響したと捉えている。しかしクリスチャン・ホーナーがレース後に語ったとおり「ルイスをアンダーカットしていなければ、我々はもっと容易に、2回目のピットストップに踏み切る判断を下せただろう」というのも事実だ。第2スティントでもハミルトンが首位を守っていれば、レッドブルはスペインGPのメルセデスと同様に〝失うものはない〟精神で、迷うことなくフェルスタッペンをピットに呼べたのだ。レースをリードしながら2回目のタイヤ交換を敢行するには、大きな勇気が必要だった。だから、32周終了時点でのフェルスタッペンのピットインはメルセデスの虚を突いたものになった。レッドブルが先に動いてしまったあとでは、メルセデスに選択肢は残っていなかった。

予想を超えてタイヤに厳しいコンディションになったレースでも、彼らをコンサバティブな1ストップに縛り付けたのは、ダウンフォースをつけた自分たちのセットアップでは〝抜けないサーキット〟であるという認識と、ペレスの存在だ。第1スティントで6〜7周も長くステイアウトしたペレスは、1ストップ作戦を粛々と遂行していた。それはメルセデスの計算上でも最速の作戦で、だからこそ、ペレスの後ろに回るリスクを冒すことはできなかったのだ。

チームが手にした詳細なデータ分析とエンジニアの頭脳では、フランスGPはこんなに単純なものではなかったはずだ。それならずっとシンプルに、人間味あふれる負けん気の勝負がコンピュータの計算を上回ったと思いたい。

ハミルトンもフェルスタッペンも、獲物を定めたときには比類のない力を発揮する。レッドブルの勝因は、首位を走っていてもチャレンジャーであり続けた精神。フェルスタッペンを〝ハンター〟にした勇気ある決断だ。

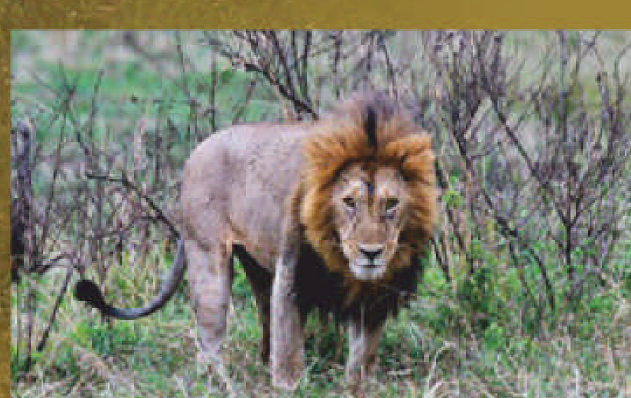
勝田貴元
サファリでWRC初表彰台
縮まる〝グレート・リフト・バレー〟

Text：古賀敬介（Keisuke Koga） Photo：HYUNDAI／TOYOTA





TOYOTA



TOYOTA



TOYOTA



TOYOTA

19年ぶりにWRCとして開催されたサファリ・ラリー・ケニアで、トヨタWRC育成ドライバーの勝田貴元が総合2位に入り、WRCでの自身初の表彰台フィニッシュとなった。今季の勝田は開幕から3戦連続で6位に入り、直近2戦ではキャリアベストの4位を獲得。それでも、自分の力を出し切れなかったと勝田は不満そうだった。今回はヒュンダイ勢に不運が重なったとはいえ、世界王者のセバスチャン・オジエと最後まで優勝を争っての2位表彰台。幸運にもラリー直後に話を聞く時間をもらえて、さすがに満足感もあるだろうと思って聞いてみたのだが、その反応は意外なものだった。

——優勝おめでとうございます。初表彰台はもちろんうれしかったですよね？

勝田：まわりの方々が喜んでくれているので、実感が湧いてきました。ただ、優勝が近いところにあったので、うれしさよりもまだ足りないなという、悔しい気持ちのほうが強かったです。

——なぜですか？

勝田：最終日の路面に合っているソフトタイヤのうち、使えるものが2本しか残っていなくて、4本のハードタイヤと組み合わせて使うしかなかったんです。結果的にほとんどのステージをフルハードで走りましたが、オジエ選手はソフトを6本残していました。途中までは何とか食らいついていけましたが、最後はやはり厳しかったですね。自分としては最終日までタイヤをかなりセーブして走っていたつもりで、摩



TOYOTA

［第6戦］ケニア
勝田貴元
サファリでWRC初表彰台


TOYOTA

**タイヤをセーブしていたつもりでも使えなかった
総合力の違いがタイヤの状態にも表れたと思う**


「トップレベルの選手はみんな経験豊富なので、サファリで表彰台に上がれるとは思っていませんでした。本当にうれしいです。まだまだ改善できると思いますし、将来的にはオジエ選手と競って勝てるようになりたいです」と貴元。(as)

耗の状態のいいソフトを8本残していたんです。

――なぜ使わなかったのですか？

勝田：タイヤの山はたくさん残っていましたが、そのうち6本に切れ目が入っているなどのダメージがあり、ピレリから『リスクが大きいから使わないでほしい』と言われたんです。きっとオジエ選手はタイヤが切れやすいところを分かっていて、そこではスライドをさせない走りをしているような気がします。そういう総合力の違いがタイヤの状態にも表れ、最終日にアタックできるかできないかの大きなポイントになりました。オジエ選手のそういったところをすごく尊敬していますし、まだ自分には足りていない部分だと思います。

――それで最終日はタイム差が大きくついてしまったと。

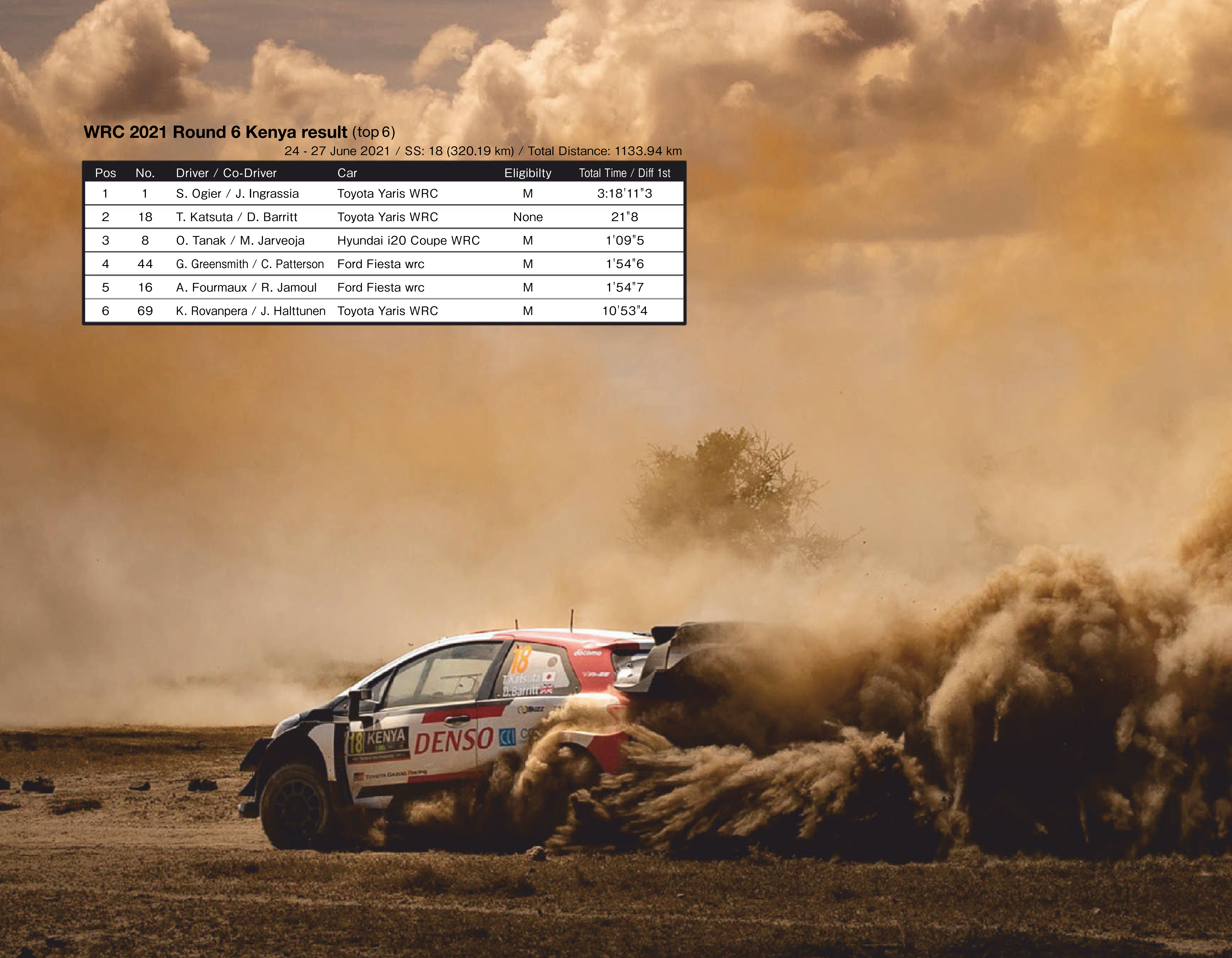
勝田：自分がオジエ選手よりも不利なタイヤしか持っていなかったので、無理なことはやめようと考えました。

――表彰式では、そのオジエ選手と、元チームメイトのオィット・タナック選手に挟まれながら、背中にシャンパンの瓶を突っ込まれました。

勝田：すごく冷たかった（笑）。彼らと一緒に表彰台に立てたことはすごくうれしいです。オィットさんはいまでもすごく仲良くしてくれていますし、いまはオジエ選手が本当に良くしてくれています。オジエ選手は順位を争っていたにもかかわらず、ラリー中も『あのコーナーはショートカットできるよ。あそこは岩があるから絶対にカットしちゃダメ』などと教えてくれていまし


HYUNDAI

2018〜19年シーズンをトヨタで戦い、19年のドライバーチャンピオンに輝いたタナック。そのあいだ貴元は間近でタナックの走り方を参考にしていた。(as)



WRC 2021 Round 6 Kenya result (top 6)

24 - 27 June 2021 / SS: 18 (320.19 km) / Total Distance: 1133.94 km

Pos	No.	Driver / Co-Driver	Car	Eligibilty	Total Time / Diff 1st
1	1	S. Ogier / J. Ingrassia	Toyota Yaris WRC	M	3:18'11"3
2	18	T. Katsuta / D. Barritt	Toyota Yaris WRC	None	21"8
3	8	O. Tanak / M. Jarveoja	Hyundai i20 Coupe WRC	M	1'09"5
4	44	G. Greensmith / C. Patterson	Ford Fiesta wrc	M	1'54"6
5	16	A. Fourmaux / R. Jamoul	Ford Fiesta wrc	M	1'54"7
6	69	K. Rovanpera / J. Halttunen	Toyota Yaris WRC	M	10'53"4

た。トヨタのドライバーは全員が情報をシェアしていて、もちろんライバル関係ではありますが、雰囲気はとてもいいです。

——オジエ選手とは今回もポルトガルの表彰台争いのときと同じように順位を競った。

勝田：楽しかったですし、オジエ選手も喜んでくれていました。今回は同じステージでベストタイムを分け合ったり、最終日は総合でも同タイムで並んだりなど、ポルトガルでのこともあり、『いろいろ縁があるのかもね』とオジエ選手と話していました。

——初めてのサファリ・ラリー出場でしたが、どのようなラリーでしたか？

勝田：かなりハイスピードな道の途中にクルマが壊れてしまうような、ものすごくラフなセクションもあり、少し気をつけて走ると、ひとつのコーナーだけで大きく遅れてしまう。そういうところが何カ所もあるところが難しいラリーでした。そのコーナーの後に500mくらいの直線があり、たとえばひとつのコーナーで10km／h落とすと、それが次の直線でそれがすごく響き、1カ所で簡単に5秒くらい遅れてしまう。だからみんな、スピードを落としたくても落とせず、サスペンションが壊れたりしたのだと思います。

——そのあたり、勝田選手はリスクマネジメントがうまくできていたのも2位につながったのだと思いますが、危うい瞬間はありましたか？

勝田：デイ3最後のSSの途中で突然大雨が降ってきたんですが、ラリーカーを運転していて、あんなに恐ろしい気持ちになったことは初めてというくらい、とんでもないコンディションでした。ワイパーを使っても前が何も見えない。180km／hくらいで水たまりに突っ込み、どう動くか分からない状態で対処しなくてはならず、そういう状況でクルマにダメージを受けてタイムロスをしてしまいました。最後まで走り切れて良かったです。

——具体的にはどのような？

勝田：リヤのアームが壊れてキャンバーが大きくついてしまい、フラフラでした。最初は路面コンディションが悪くてそうなっているのかと思いましたが、コンディションが良くなってからも同じ感じだったので、これはマズいなと。何かに当たったのではなく、おそらく路面のバンプの衝撃によるものだと思います。

——路面が荒れているのに、スピードが高いのがサファリの難しさですね。

勝田：僕の予想ですけど、昔は距離が長かったし、スピードを落とすラリーだったと思います。でも、いまはスピードラリーなので、とにかくタイムを出さないといけない。でも、生き残らなければならない。そのバランスの見つけ方が難しかったです。手応えもすごく感じはしましたが、自分が成長しなければならない部分も多く見えたラリーでした。

2位表彰台という結果を素直に喜べないというのは、勝田が大きく成長した証。彼が得意とするエストニア、そしてフィンランドでの戦いもおおいに期待できそうだ。

TOYOTA

そのリザルトに雲ひとつなし
“速いけど勝てない”男が
ようやくつかんだナンバーワン

雨ノチ晴レ。

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／田村 翔（Sho Tamura）

2021 SUPER FORMULA Rd.4 SUGO
WINNER
#5 Nirei Fukuzumi
DOCOMO TEAM DANDELION RACING

降りしきる雨のなか、３年ぶりのポールポジション獲得。クルマを降りた関口雄飛は喜びをなかなか言葉にできず、感極まったのか静かに涙を流した。

「久々のポールポジションで、こんなにうれしいのはレースをやってきて初めてです。勝ってもいないのに熱いものがこみ上げてきて。たまにそういう選手を見て『なんでかな』と思っていましたが、気持ちがよく分かりました」

それくらい苦しい時間を、関口は過ごしてきたのだ。スーパーフォーミュラ最後の優勝は２０１９年の第２戦オートポリス。その後しばらく苦しいレースが続き、チームメイトの平川亮がタイトル争いをする姿を横目に、復活の糸口を探る日々が続いていた。

「気がつかないところで、精神的にもきていたんだなと実感しました」

昔のように、場を盛り上げるセンセーショナルな言葉はなかなか聞かれなかったが、最後に関口らしいひと言でリモート記者会見を沸かせた。

「明日は、スタートさえ決めれば絶対に獲れると思っています」

雨の予選から一転、決勝は雲間から強い日が差す空の下で始まった。関口



M.Hirata



福住はスタート直後に晴南との接触があったものの、幸い大きなダメージはなく２番手に浮上。トップ関口の翌周にピットインし、チームは関口よりも0.5秒早い作業で逆転した。ランキングは野尻、大湯に次ぐ３位となった。

は狙いどおり最高のスタートを決め、後続に対するリードを着実に積み重ねていった。関口が唯一危惧していたセーフティカーも、このサーキットでは珍しく一度として入らず、久々の優勝を阻む要素はなかったと言える。

しかし、結果的に関口は勝利を逃した。優勝は福住仁嶺。大湯都史樹の後塵も拝した関口は、3位に終わった。勝負を分けたのは、タイヤ交換後のスピードだ。関口はなぜかペースが上がらず首位から陥落。トンネルを完全に抜け出すには至らなかった。

今回のSUGO戦は、福住のために用意された舞台だったと言える。2018年にスーパーフォーミュラ参戦を開始して4シーズン目。21戦を戦い、これまで一度も優勝はなかった。初めてポールポジションを獲得した今季第2戦鈴鹿では、トップを走るも突然のバーストですべてを失った。そして、前戦オートポリスでは雨の予選でクラッシュし、やはり雨となった決勝では赤旗終了のレースを13位で終えた。

「レーサーっぽくなったかな」

そして迎えたSUGOの予選、福住はQ3まで進出するも5番手に留まった。同じく雨だった朝のフリー走行で得られていたグリップが消えてしまったのだ。それでも、ドライコンディションが予想された翌日の決勝に向けては自信があった。2019年大会では、当時チームメイトだった山本尚貴がポール・トゥ・ウインを飾り、その山本を支えたのが今年から福住を担当する杉崎公俊エンジニアだからだ。福住は関口にも負けない好スタートを決め3番手に浮上。その後、前を走る阪口晴南を、接触がありながらも抜いて2番手に上がり、その後関口を攻略した。

「めちゃくちゃうれしかったです。GTで初めて勝ったとき以上にね。GTはもう、野尻さんのお陰なので。カートの全日本で初優勝したときも相当うれしかったですけど、4輪に上がってからは今回が一番です」と福住。

昨年もてぎでGT500初優勝を果たした際は、号泣し人々を感動の渦に巻き込んだ。しかし、過去一番うれしいはずの、苦労を重ねて遂に手にしたスーパーフォーミュラでの初優勝は、涙なく笑顔でヘルメットを脱いだ。

「ウイニングラン中はウルッときましたが、GTのときほどは感情が剥き出しにならなかったですね。それでも、インタビューはやばいかなと思ってピットに戻ってきたら、杉崎さんが号泣していて。それで、僕はちょっと我に返ったというか……」

「なんか、泣きキャラが定着してしまいそうですね。でも、前回は悔し涙でしたが、今回はうれし涙です」と杉崎エンジニア。前回というのは、山本が僅差でチャンピオンを逃した2019年の最終戦で、山本はその姿に感動し杉崎エンジニアのためにもタイトルを獲ると心に誓ったという。

「鈴鹿で勝てそうだったのに勝てなかったり、昨年はピットミスで順位を落としたりとか、速さはあるのに、それをなかなか結果につなげられない姿を見てきたので、今回はクリーンなレースで勝てたのがうれしかったですね」

福住は言う。「杉崎さんが泣く姿を見て、ああ、僕と同じ気持ちだったんだな、一緒に戦ってくれていたんだなと思いました。トップに立った後はクルマやタイヤにトラブルが出ないようにショートシフトにするとか、最終コーナーでタイヤにあまり荷重をかけないようにするとか、なるべく不運を引き寄せないように走っていたので、フィニッシュできたときは本当にうれしかったですし『ちょっと、自分もレーサーっぽくなったんじゃないの』と思いました（笑）」



自分を褒めてあげたい

海外挑戦からの日本帰国後、なかなかすべてがうまく噛み合わず、苦しみ、自分のミスを必要以上に責める姿が多く見られた。しかし、とくに今年に入って福住にはポジティブな気持ちが強く感じられる。

「アスリートって、つらいときにどうポジティブでいて、モチベーションを保つかだと思うんです。調子が悪いときこそ踏ん張って、調子がいいときに運も引き寄せて勝つというのが大事ですし、ダメでもあきらめないことが大事だと尚貴さんを見ていて痛感しました。野尻さんも僕の気持ちをすごい分かってくれているみたいで、ダメなときにいろいろ気にかけてくれていました。いまでもネガティブに考えてしまう面はありますけど、最近は『オレはいける』とか、根拠のない自信もたま

S.Tamura

には必要なのかなと思っています」

そうした精神面での進化が今回の勝利につながったのは間違いないだろうが、もちろんそれだけではない。

「速さに関しては前から何も問題なかったので、いろんな状況に陥ったときに悩まないよう、巻き返すための引き出しを多く作るのが今年のメインテーマでした。こうなったときにはこうしようとか、事前にストーリーを作っておいて、あれこれ悩む前に『じゃあ、ここをこう変えよう』とスパっとプロセスを踏めるようになったのも自信につながっていると思います」と杉崎氏。

天才的な運転センスで知られる福住だが、以前は感覚に頼って乗ることが多かったようだ。

「ある程度メカニズムが頭に入っていて挙動の変化を数値でも理解できないと、自分が感じたことをエンジニアに正確に伝えられないし、再現もできない。そのあたりを、今年一緒に組んでからセットアップデータを見ながら教えていきました。最初は驚くくらい知らなかったですが（笑）、いまは、データを見ながら『5％なのか、10％なのか』とか、ある程度数字で話せるようになってきています」

天性のドライビングセンスを活かすために、感覚の数値化を進めたことも、今回の勝利につながったに違いない。

ピット裏での取材が終わりかけたとき、福住の成長を長年見守りサポートをしてきた加藤寛規が通りかかり、「な、いけただろ、安心しろよ。オレも安心したわ」と笑顔で声をかけた。

「最近『大丈夫だよ』っていろんな人に言われるんです。僕ってそういうキャラなんですかね（笑）。まあ、あまりレーサーには向いていない性格だと自分でも思いますけど、たまには自分を褒めてあげようと最近意識しています。それも気持ちの切り替えのひとつだと思うので。今回もまた、自分を褒めてあげたいですね」

予選が行なわれた土曜日、宮城県を含む東北地方は平年よりも7日遅く梅雨入りした。雨に見舞われた予選では苦戦を強いられるも、決勝では良くない流れを断ち切り太陽の下表彰台のてっぺんに立った。雨ノチ晴レ。福住のポジティブなエネルギーが暗い雨雲を吹き飛ばした、梅雨の2日目だった。

S.Tamura



関口は18年第6戦以来のPP獲得。パルクフェルメでのメカニックとの握手にも力がこもる。直後のインタビューでは、いつものオラオラ節が聞けるかと思いきや、意外なことに涙を見せた。「すごく苦しかった」と、ここ数年の苦悩を打ち明ける。優勝はできなかったが、関口も雨ノチ少し晴レ。

FINAL RESULT

スポーツランドSUGO ｜ 晴れ／ドライ ｜ 53周 ｜

Pos.	No.	Driver	Team	Engine	Time/Gap
1	5	福住仁嶺	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	H	1:01'37"328
2	64	大湯都史樹	TCS NAKAJIMA RACING	H	3"746
3	19	関口雄飛	carenex TEAM IMPUL	T	5"214
4	51	松下信治	B-Max Racing Team	H	6"394
5	6	牧野任祐	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	H	9"716
6	16	野尻智紀	TEAM MUGEN	H	10"159
7	37	宮田莉朋	Kuo VANTELIN TEAM TOM'S	T	11"926
8	39	阪口晴南	P.MU/CERUMO·INGING	T	21"463
9	36	G.アレジ	Kuo VANTELIN TEAM TOM'S	T	21"914
10	15	大津弘樹	Red Bull MUGEN Team Goh	H	24"558
11	20	高星明誠	carenex TEAM IMPUL	T	28"554
12	1	山本尚貴	TCS NAKAJIMA RACING	H	29"055
13	18	国本雄資	KCMG	T	31"112
14	3	山下健太	KONDO RACING	T	31"802
15	38	坪井 翔	P.MU/CERUMO·INGING	T	49"912
16	12	塚越広大	ThreeBond DragoCORSE	H	1'03"396
17	7	小高一斗	KCMG	T	1'09"094
18	14	大嶋和也	NTT Communications ROOKIE	T	1Lap
			以上完走		
	4	中山雄一	KONDO RACING	T	17Laps

FL：No.16 野尻智紀／TEAM MUGEN　1'07"072　44/53　192.501km/h

QF RESULT

Pos.	Q1/2Gr.	No.	Driver	Q1	Q2	Q3
1	B	19	関口雄飛	1'19"782	1'20"791	1'19"231
2	A	6	牧野任祐	1'19"306	1'19"732	1'19"274
3	A	39	阪口晴南	1'19"835	1'19"046	1'19"445
4	A	37	宮田莉朋	1'20"176	1'19"143	1'19"799
5	B	5	福住仁嶺	1'19"504	1'20"597	1'19"828
6	B	36	G.アレジ	1'20"313	1'21"079	1'20"371
7	B	64	大湯都史樹	1'20"346	1'21"389	1'20"485
8	A	15	大津弘樹	1'20"533	1'20"488	1'21"232
9	A	3	山下健太	1'21"128	1'21"109	
10	B	16	野尻智紀	1'20"113	1'21"408	
11	A	7	小高一斗	1'21"012	1'21"128	
12	A	1	山本尚貴	1'20"931	1'21"236	
13	B	51	松下信治	1'19"623		
14	B	38	坪井 翔	1'19"758		
15	A	20	高星明誠	1'21"365		
16	B	12	塚越広大	1'21"472		
17	A	14	大嶋和也	1'21"682		
18	B	18	国本雄資	1'21"587		
19	B	4	中山雄一	1'22"205		



「最近『大丈夫だよ』っていろんな人に言われるんです
僕ってそういうキャラなんですかね（笑）」

終盤は背後に迫る大湯とのタイム差を見ながらペースコントロールして、ついに初優勝を決めた福住。前日の雨に変わり晴れ渡る空に向け、拳を振り上げる。今季は有効ポイント制のため、まだまだチャンピオンは狙える。

S.Tamura

DRIVER STANDINGS

Pos.	No.	Driver	Points
1	16	野尻智紀	53
2	64	大湯都史樹	36
3	5	福住仁嶺	34
4	20	平川 亮	23
5	19	関口雄飛	22.5
6	37	宮田莉朋	19
7	6	笹原右京	18
8	36	G.アレジ	17
9	39	阪口晴南	14.5
10	51	松下信治	13.5

TEAM STANDINGS

Pos.	Team	Points
1	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	54
2	TEAM MUGEN	48
3	carenex TEAM IMPUL	42.5
4	TCS NAKAJIMA RACING	42
5	Kuo VANTELIN TEAM TOM'S	31
6	P.MU/CERUMO・INGING	16.5
7	B-Max Racing Team	13.5
8	Red Bull MUGEN Team Goh	9.5
9	KCMG	3
10	NTT Communications ROOKIE	2.5

［特別企画］レーシングドライバー

第~~7~~6世代インタビュー



野尻智紀

何が起きても自分のせい。

第7世代の台頭が著しい今季だが
彼らの前に立ちはだかるのは、第6世代の野尻智紀だ
これまではハマったときの速さはピカイチのものがあったが
やや安定感に欠ける面もあった
それが今季は一発もロングも、ドライも雨も高値安定
もちろんSFのランキングは堂々の1位
若者たちが越えて行かねばならないこの分厚い壁を
今回は特別編としてお届けしよう

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）
後藤 純（Jun Goto）／田村 翔（Sho Tamura）

Tomoki Nojiri ● 1989年9月15日生まれ

2010	フォーミュラチャレンジ・ジャパン（シリーズ5位）
2011	全日本F3 Nクラス（シリーズ2位）
2012	全日本F3（シリーズ5位）
2013	全日本F3（シリーズ4位）
2014	スーパーフォーミュラ（シリーズ10位） スーパーGT GT300クラス（シリーズ10位）
2015	スーパーフォーミュラ（シリーズ7位） スーパーGT GT500クラス（シリーズ14位）
2016	スーパーフォーミュラ（シリーズ9位） スーパーGT GT500クラス（シリーズ15位）
2017	スーパーフォーミュラ（シリーズ17位） スーパーGT GT500クラス（シリーズ9位）
2018	スーパーフォーミュラ（シリーズ7位） スーパーGT GT500クラス（シリーズ3位）
2019	スーパーフォーミュラ（シリーズ4位） スーパーGT GT500クラス（シリーズ10位）
2020	スーパーフォーミュラ（シリーズ5位） スーパーGT GT500クラス（シリーズ5位）

第７世代

日本のレーシングドライバーの年齢と、その活躍した時期から、本誌が独自に世代分けしたうち、最も新しい年代のこと。本ページは、この第７世代のなかから、すでに台頭しつつあるドライバーをピックアップしてインタビューする企画だが、今回は特別編として、彼ら若手のひとつ前の第６世代を代表して野尻智紀編をお伝えする。

――まず最初に、この連載企画で必ずしている質問から。野尻選手は自分自身をどのようなキャラクターだと思っていますか？

野尻：頑固。明確に納得できる説明がないと、なかなか人の意見を受け入れられないタイプですね。最近は『あそこはもっとこうしたほうがいい』とかいう話をすることが多いので、まわりからは面倒くさいと思われているかもしれません（笑）。

――以前、優勝以上にポールポジション（PP）に大きな喜びを感じると言ってましたが、最近は決勝に対するこだわりを強く感じます。

野尻：それも頑固な性格につながるところかもしれませんが、たしかに前はそういう思いでした。ただ、ここ最近はPPを獲ることに関しては、悪く言うと少し飽きてきた部分もあります。もちろん、獲れるに越したことはないですが、結局まわりにとっては決勝結果がすべてとは言わないまでも、9割方はそうなので。僕らしいステップだったのかもしれませんが、自分の頑固さのせいで、まわりの人に迷惑をかけてきたという思いもあります。

――今年、SF（スーパーフォーミュラ）では絶好調ですし、スーパーGTでも、たとえ抜かれたとしても抜き返す力強いレースが多く見られます。

野尻：どういうクルマなら自信を持って走れるのかが、分かるようになったのが大きいですね。僕はクルマをねじ伏せて走るタイプではないので、他の選手と比べて持っていきたいセッティングの幅が狭いのかもしれない。だけど、いろいろ考えながらやってきたことで、そこに持っていけるようになった感じがします。たとえば、どれくらいブレーキで行ったらリスクになるのかが、クルマから伝わってきやすくなったし、このクルマの動きだったら前を走っている選手より全然いいとか、前の選手ができない動かし方をできるとか。クルマがちゃんとできていると、外からは思い切りが良く見えたり、強さを感じるのかもしれません。

――セットアップに関して、以前よりも自信を持って自分の意見をチームに伝えていると聞いています。

野尻：そうですね。歳をとったからかもしれませんが、自分が乗るクルマだし、最終的にはドライバーが責任を負わなきゃいけないと思っています。何が起きても自分のせいにしようと思う気持ちが、いままでよりも強いですね。昨年のSFもそうでしたが、タイトルを獲れなかったのは自分に何かが足りなかったからだと考えています。GTでも、自分が求めているものがある程度できあがっていれば、レース中に充分力を出せるし、そうなれば絶対大丈夫だとも思えるので、自分の意見はどんどん言うようにしています。



S.Tamura

――SFでは無限に移籍し、一瀬（俊浩）エンジニアと組んで3シーズン目ですが、ふたりの相性はとても良いように見えます。

野尻：簡単に言うと仕事が楽です。最近、彼はオンボード映像を見ただけでクルマの動きがだいたい分かったりするんです。もちろん、自分もちゃんと誤解のないように伝えるようにしていますが、彼が頭のなかで先に考えていることも多い。彼自身、カートに乗ったりシミュレータをやったりと、ドライバー的な感覚を持っていて『それをやるとこういう感じになって正解じゃないな』みたいなところまで理解してセッティングを進めていたりする。何か問題があったとき、エンジニアさんが出した答えに対し、ドライバー的には『それは絶対に違う』みたいなことはよくありますが、彼に関してはそういうのがほとんどありません。

――今年のクルマは速さも強さもあり、かなり満足しているのでは？

野尻：まだ足りないです。極論、速いかどうかで言えば、まだまだクルマが動きすぎるし、ダンフォースのロスが起きている感じがします。今後まわりのレベルがもっと上がってきたら、いまやっていることだけでは対応できなくなるでしょうし、こんなものでは全然駄目です。ドライビングもクルマに対しても、もっとやっていかないと、あっという間に抜かれると思います。

――以前はリヤがしっかりしていて安定感のあるクルマが好みと公言していましたが、最近は粘りがあるオーバーステアなら許容すると言っていますし、結果も伴っています。

野尻：SF19がそういうクルマなのだと思います。オンボードを見ていても、アンダーステアで速い人を見たことがないので、そこは妥協しますと。19年の最終戦で優勝したときも、一瀬エンジニアとしては『相当曲がるけど、曲がり過ぎたらごめんなさい』というクルマだったので、そのあたりから気づいてはいました。なかなかうまくいかなかったりもしましたが、最近は毎回同じようなバランスでクルマを持ってきてくれます。

――一瀬エンジニアは『野尻さんはセンサーが人よりも発達しているから、オーバーステアなど小さな挙動変化も敏感に察知してしまうのではないか』とよく言ってます。

野尻：カートからフォーミュラに上がってF4に乗ったとき、リヤが滑り出す前にカウンターを当てていると言われました。僕のなかではリヤが滑っているからカウンターを当てているんだけど、それは滑っていないからまだ行けると言われて悩みましたし、いまだに悩んでます。そこをごまかしてフィルターをかけてしまうと、どうにもならなくてスピンまでいってしまったりするので、どこが適切なのかいまだによく分からないんです。自分としてはカウンターをまったく当てず、オンボ




J.Goto

スタート前に目のストレッチを行なう。写真はヒモに付けられた玉に焦点を合わせていき、奥行き方向の深視力系の眼筋を覚醒させているところ。野球をはじめとする各競技でも行なわれるビジョントレーニング。



S.Yoshida

GTでは野尻も認める福住とペアを組む。野尻は福住の速さを素直に認め、福住の速さを活かす方向で戦っている。第2戦富士では、ペナルティを受けてゴール後にうなだれる福住を慰める野尻の姿があった。

ード映像を見たら簡単そうに見える走りが理想です。F1で言うと、ルイス・ハミルトンみたいな走りですね。

マイブームは「軸」

——昨年、スーパーGTでは序盤苦しいレースが多かったと思いますが、ケーヒンNSX-GTのセッティングを一部参考にするなどした結果、クルマは良い方向に向かいましたね？

野尻：たしかに、17号車さんのセットアップをベースにやった時期もありました。それである程度良くなりましたが、レース映像を見ると、クルマの動き方の質というかクセみたいなものがまったく違っていた。それが何からきているのか、個体として持ってるクセみたいなものなのかなど、いろいろ考えることが多かったです。

——では、今シーズンはどうですか？

野尻：今年にかけては、どういうセットアップにしても自分たちは17号車ほどリヤのどっしり感は出ないし、逆に17号車はコーナーのミッドが曲がらないというような話も聞いているので、みんな抜け出すのに苦労しているんだなと。そういう悩みもあってレースの映像とかたくさん見たんですが、最近は外から見るだけでクルマの持っているクセが分かるようになったというか、走っているクルマに大きな『塊』みたいなものが見えるようになってきたんです。その塊がフロントにあるか、リヤにあるかとか。

——それは、最近耳にすることが多い『軸』でしょうか？

野尻：はい。マイブームです。

——軸と言うと、単純にクルマの旋回中心軸をイメージしてしまいますが？

野尻：そうじゃないんです。地球にたとえると核のような、質量の高いものがそこにあるみたいな感じです。まだ自分のなかでも検証中の段階ですが、F1を見てるとそれぞれ違っていて面白いですね。タイヤに対しての垂直荷重も違うでしょうし、軸が前後のどの辺にあるかとか、高さもありますし、軸自体の大きさもある。変なこと言ってるなって自分でも思いますが。

——大湯都史樹選手に取材をしたときも、軸の話が出ました。

野尻：大湯選手のクルマは、常に軸が前だと思います。軸が前なのに、あのようにオーバーステアで走れるのは本当にすごい。軸を中心に振り子の運動をするので、前に軸があったら絶対にスピンしちゃうじゃないですか。そこからどうやって縦に加速していけるのかが、僕には分からないです。クルマが前に進まないと絶対にタイムは出ないので、そのやり方がすごくうまい。あと、コーナリングに入っていくところのリヤグリップを、自分で立ち上げているようにも思います。

——たしかにリヤが軽くなると、普通に考えたらクルマは不安定になり、トラクションもかかりにくくなりますね。

野尻：ちょっとかけて待って、またちょっとかけて待ってみたいな操作を千分の何秒くらいの単位でコーナリング中に続けていて、それでリヤのグリップを引き出しているのではないかなと。大湯選手とは、鈴鹿のレーシングスクールでよく一緒に走ったりするんです。僕が乗らないときは彼の走りを見たりしますが、毎回驚愕します。

——大湯選手の走りを、取り入れようとは思いませんか？

野尻：最近、意識してやっています。SF19はオーバーじゃないと走れないところがあるので、リヤの外輪側のグリップをどう立ち上げるかという部分です。恥ずかしい話ですが、レーシングスクールでそれをやりすぎてスピンしました（笑）。僕はどんなクルマでもパッと乗って対応できるタイプじゃないし、石橋を叩いてひとつひとつ確認しながらというところがある。だから、いろんな人の走りを見て勉強するのは、僕のなかではすごく大切なことなんです。

——野尻選手ほどのベテランになっても、若い選手の走りを参考にしたり、新しいことを試そうとするんですね。

野尻：頑固なんだけど、人に流されやすいタイプだし、ドライビングに関してはちょっと自信が持てないんです。

——まわりの人は、相当なドライビングマニアと思っているようです。

野尻：はい。とにかく楽しいし、自分にとっては趣味です。趣味は何かと聞かれたら『クルマの動きを見て、それについて外からとやかく言うことです』と答えます。

——ストフェル・バンドーンとチームメイトだった時代も彼の走りを研究し、取り入れようとしていました。

野尻：そうですね。そういうことを意

「いろんな人の走りを見て勉強するのは僕のなかではすごく大切なことなんです」

N.Mitsuhashi



識してやっていなかったら、とっくのとうに淘汰されているような能力しか持っていないと思うんですよ。趣味なので努力とは言えないかもしれないですが、かなりの時間を割いて考えたり、見たり、自分なりに解析していると思います。

——常に頭のなかがフル回転の野尻選手に、心が休まる時間はあるのですか？

野尻：その趣味のことを考えて、新たなひらめきがあったときが、唯一気持ちが休まる時間です（笑）。

——今シーズンは、各セッションの走行直前にボールを使ってトレーニングをしている姿を見かけます。

野尻：走る前に毎回10分くらいやっています。ボールの回転を目で追えるようにとか、手足の感覚とかのためですね。今年のオフにトレーニング合宿に行ったとき、目の動きが良くないなと思ったんです。その一週間ぐらい前のGTのテストでは、見えない角度のコーナーがあったりもしました。ちょっと違和感があったので、僕がスポンサードしていただいているフォーナインズ（999.9）さんというメガネのブランドの方に相談したんです。アスリートを見ていたり、目のことに対してやっぱり知識が豊富なので。僕の場合、目の動きが悪くなるポイントみたいなものがあるようなので、本番前に目のストレッチをして緊張を取り除くようにしています。

——実際にその効果はありますか？

野尻：あると思います。僕は走り始めが苦手なタイプでしたが、いままでよりもクルマの限界を引き出せている感じがしています。

仁嶺は自分と似ている

——若い世代の選手が速さと強さを急速に増しているいま、プレッシャーや危機感を感じたりはしますか？

野尻：正直、そんなには感じないですね。上に来てしまえば、単純にそのなかで速いか遅いかだけなので。若くても僕らぐらいの年齢でも、成長していくことが一番大事だと思っています。下の世代がどうということよりも、自分がどうやって成長するかだけだと思っています。

——若いドライバーのなかで、自分と似た雰囲気を感じる選手はいますか？



「何歳になっても成長はできると思っています
今年チャンピオンになる自信も充分にあります」

野尻：（福住）仁嶺ですね、やっぱり。

——GT第2戦富士では、トップに立つも黄旗追い越しでペナルティを受けて落ち込む福住選手を、レース後に慰める姿が印象的でした。

野尻：彼に対して、怒りとかそういう思いはいっさいなかったです。あれは僕でもやるし、ふたりでひとつなので、彼がしたことは僕のミスでもあると心から思えるような存在です。自分がもし同じことをしたときに、どういう人がいたら少しでも心が楽になるだろうかと考え、自然とああなりました。

——SFの鈴鹿で前を走る福住選手がバーストしたとき、野尻選手は『優勝はしたけれど、すごく残念な気持ちにもなった』と言ってましたね。

野尻：仁嶺は速さが結果につながりにくいサイクルのなかに微妙に入ってしまっている感じがします。そういう選手は報われてほしいと心から思うし、僕自身もそういうタイプなので。だからこそ彼には、どんなかたちでもいいから早く優勝してもらいたい（※このインタビューは、福住選手が初優勝したSF第4戦SUGOの前に実施）。当然SFではライバルだし、彼の才能を考えるとすごく脅威ではありますけど、そういう思いを抱けるような人間性の選手ですね。僕が十の厳しい経験をしてきたとしたら、仁嶺には七に留めてもらいたい。自分の力を結果に表せるような選手に早くなってほしいし、そうなれば日本のレース界を引っ張っていくのは彼であってもおかしくないと思います。仁嶺にはそういう才能があると思うので応援しています。



——SFで今年選手権最大のライバルである平川亮選手が、WECのテストで次戦SUGOを欠場することについては、どう思いますか？

野尻：ひとり敵がいなくなったと言えば、そうなのかもしれませんが、いろいろ思います。自分は今年タイトルを獲るために戦っているので、獲ったときにその価値が下がらないようにSUGOでは勝つしかないなと。敵は平川選手だけではないのは分かっていますが、間違いなく選手権を争っていく選手なので、優勝か0点か、どちらかで行きたいと思っています。

——平川選手の欠場を、少し寂しく感じたりはしますか？

野尻：常に意識をしているので、そういう思いもたしかにあります。逆にWECという素晴らしい場所で戦いの場を持てることに、いちドライバーとして羨ましい気持ちもありますし、彼がこれまで残してきた戦績がそういうチャンスを引き寄せたのだとも思います。僕もそういった違うチャンスをいただけるように、1レースごとに全力でいかないと。今年で32歳になりますが、何歳になっても成長はできると思っています。がんばってまず日本国内でチャンピオンにならないと後がないだろうし、獲れる自信も充分にあるので、レースでしっかり勝つために、一日一日を過ごしたいと思っています。

◇

インタビュー後に開催されたSF第4戦SUGOを、野尻は6位で終えた。土曜日朝のフリー走行からクルマに違和感を覚え、雨の予選は10番手に沈んだ。前戦までのいいフィーリングがなぜかクルマから消え、野尻とチームは日曜日に向けてセッティングを大きく見直した。その結果、ドライとなった決勝では速さを取り戻し、今回もまた、強気のバトルを随所で披露した。スピードに関してもファステストラップを刻むなど申し分なく、予選で中団に留まったことを考えれば上々の結果と言えよう。

優勝か0点かのレースを期していた野尻にとっては消化不良の1戦だったかもしれないが、それでもしっかりとポイントを積み重ねランキング首位を堅持。初タイトルに向けてまた一歩近づいた。そして、野尻にとっては、今回優勝したのが盟友福住であったことは福音だったに違いない。勢いを増す若き駿馬たちの活躍を素直に認め、彼らからも学びを得ようとするどん欲さもまた、野尻の強みである。現在31歳で、ベテランの域に達しようかといういまもなお明確な成長曲線を描き、名実ともに国内最速、最強のドライバーになりつつある。

N.Mitauhashi

TOYOTA GAZOO Racing
86/BRZ Race
参戦レポート

KEEP THINKING TO WIN

RECARO RACING TEAM

戦いの流儀

9

88号車、BRZのステアリングを握る井口卓人は、スバルのワークスチームとも言えるCG ROBOTレーシングチームから移籍し、昨シーズンからレカロレーシングチームで戦っている。新しい環境に身を投じることで自分自身をさらに成長させたいと道を探っていた井口には、レカロのモータースポーツに挑戦する姿が魅力的に映ったようだ。

「2019年の十勝のレースで井口選手と立ち話をしたときのこと。彼が『レカロで走ります』と言うんです。笑いながらではあったけれど、冗談というわけではなかった。充分チャンピオンを狙うことができる井口選手を参戦1年目のチームが受け入れるなんて、あまりに突然でそのときはそんな覚悟を持てませんでした」とチームマネージャーの前口光宏氏は振り返る。モータースポーツの現場で、商品開発につながる知識と経験を学ぶという位置づけで発足したレカロレーシングチーム。勝利を目指すということは二の次だった。けれど前口氏は、その数カ月後に井口と会い、じっくりと話をする機会を持つ。当時のチームの考え方や参戦計画について説明し、井口がそれに納得したうえで彼のチーム加入が決定した。

「井口選手とともにレース活動をして分かったことですが、彼の頭のなかは何に対してもすごくシンプル。プロドライバーとして与えられた環境において結果を求めるのは当たり前で、いかに集中力を高めマシンを走らせるかを常に大事にしているのだと思います。チームを移籍したことも、そしてマシンセッティングやレース前の準備にも、そんな思考が表れていると感じます」と語る前口氏。

ナンバー付きワンメイク車両で行なう86／BRZレースにおいては、細かいセッティングよりもドライバーがマシンを速く走らせることができるかが

ポディウムへの羅針盤

速さを見せられず、もどかしさの残ったオートポリス それでも井口卓人はチームが進むべき道を示し続ける

Text：清水雅史（Masashi Shimizu／モンキープロダクション）
Photo：吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／YOZO



Y.Yoshimi

重要というのが井口の持論だ。とはいえ他のチームやドライバーは、コースや気温、路面状況などに合わせてセッティングの微調整を繰り返す。チームメイトの佐々木孝太もそのひとりである。すべてはコンマ1秒を削るための作業なのだが、井口は選択肢が増えることをあまり好まない。あっちのほうが良かった、いやこっちだったのかなと悩むより、これしかないという状況に自分を追い込み、ドライビングに集中したいと言う。

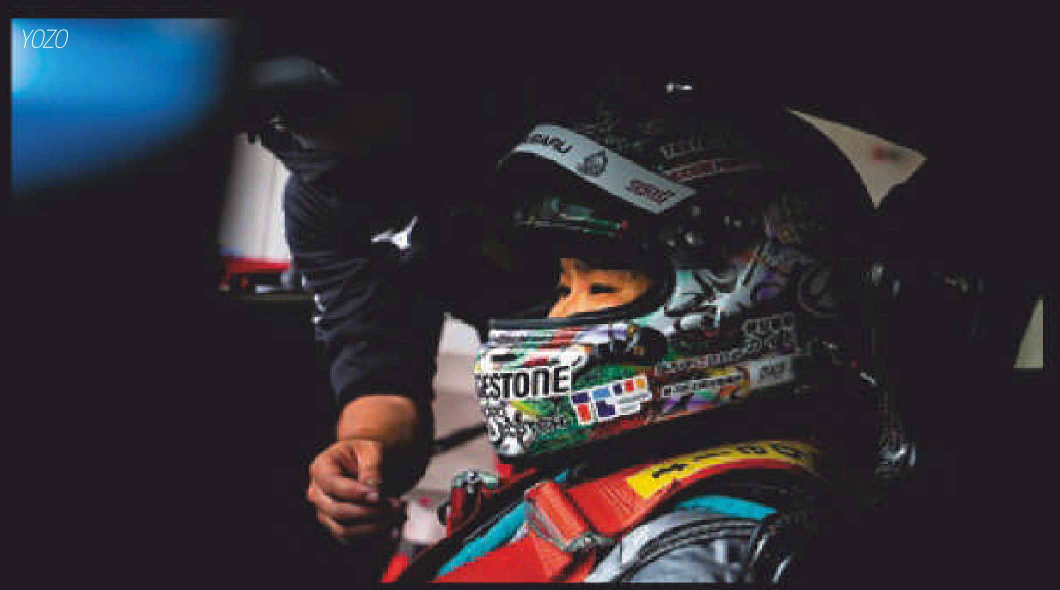
「佐々木選手は誰よりも車載映像とロガーデータをきめ細かく確認しながら、チームスタッフとドライビングやマシンのセッティングについて常に会話を繰り返しています。それによってチームのひとりひとりが自ら考え行動するきっかけを作り出してくれました。一方で、井口選手はチームにとって羅針盤です。井口選手の存在、レースに向かう姿勢、言動すべてが、チームの進むべき方向を示してくれるのです」と前口氏は話す。

昨シーズンの第4戦、十勝ラウンドにて、井口はレカロレーシングチームに初優勝をもたらした。まずはこのチームで1勝という公約を見事に実現したのである。しかし十勝の勝利は、そのレース内容から見ても井口の覚悟がもぎとった結果であって、チームとしてドライバーに充分なことができたとは言い切れない。〝勝つためにはチームとして何をすべきなのだろう〟チームがそう考えることにより、スタッフ全員が強い気持ちで同じ方向を目指すことができる。そうすればチームは必ず強くなる。強いチームになればこそ、レカロとしても学ぶべきことがより多くなる。前口氏はそう考えるようになった。井口の初勝利がチームの考え方まで変えたのである。これは井口がチームの向かうべき方向を行動で示した瞬間でもあった。まさにチームの羅針盤である。

86／BRZレース第3戦の舞台はオートポリス。井口にとってホームコースのひとつだ。「地元が福岡なので、他のドライバーに比べると昔から走り込んできたサーキットであり得意とも言える。だからこそ良い結果を出したい」と井口は言う。そしてレースの前週に、井口の乗る988号車はオートポリスでテストを行なった。走り出しからチームの目標タイムをあっさりクリアし、アタックをしかければ2分11秒57という昨シーズンまでのコースレコードを塗り替えるタイムを叩き出した。あとはレースウィーク本番を迎えるだけと、準備は整った。

雨予報が気になるところだったが何とか持ちこたえ、ドライのまま日曜日の予選を迎える。予選が始まった瞬間、わずか10分足らずのあいだに気温が急上昇し、路気温も大幅に上がった。スタート直後にアタックするグループの結果を確認した後に走り出す作戦を選択した井口は、上昇した路気温にタイヤの内圧を合わせ込めず予選14番手。同日に行なわれた決勝では順位をひとつ上げるものの、井口の定位置とはほど遠い13番手でフィニッシュ。ダンロップ勢が上位を独占するレースだったとはいえ、井口と同じブリヂストン勢にも差をつけられてしまった。

「前週のテストも含めて、チームのアプローチは間違っていないと思う。結果が出なかった原因を考えることはあっても、自分たちのやり方を変える必要はない。次は必ず良い結果となるよう努力する」と井口は胸を張って答えた。ワンメイクレースの難しさ。86／BRZレースプロフェッショナルシリーズの厳しさ。どうすれば勝てるのか。どうすれば強いチームになれるのか。レカロレーシングチームの戦いは次戦SUGOへ続く。


YOZO

人当たりがよく、普段は柔和な表情を崩さないが、「スイッチの入ったときの井口の走りはすごい」とチームメイトの佐々木孝太は言う。昨年の十勝サーキットにおける優勝はその好例だろう。86/BRZレースには2014年のオートポリスでスポットながら初出場。その翌年からフル参戦を続け、86が大半を占めるなか2016年にBRZ勢として初優勝を果たし、この年にシリーズ2位を獲得した。BRZ GT300に乗り続けスーパーGTにおいてはスバルの顔とも言える存在だが、このほかにもスーパー耐久ではROOKIE RacingからGRヤリスで参戦。幅広いカテゴリーで活躍を見せている。



RECARO RACING TEAM Rd.03 Race Result

No.906 RECARO 86 DL K　佐々木孝太選手　予選10位（2:12'074）／決勝レース11位

No.988 RECARO BRZ BS T　井口卓人選手　予選14位（2:12'478）／決勝レース13位

2021年11月11～14日ついに日本へ!

FORUM8 Rally Japan 2021

WRCジャーナリスト／フォトグラファー古賀敬介さん直伝!

ラリージャパンを楽しみ尽くすための「必勝法」 Vol.1

アイテナリーの読み方

「WRCラリージャパン」もカウントダウンに入りましたが、まずはイベントに先立ちリリースされる「アイテナリー」をうまく読み解けば、観戦スケジュール組み立てにバッチリ活用できるということで本誌でもおなじみの古賀敬介さんがとくに重要なところ抜き出して解説してくれました！

Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）
まとめ：auto sport　Photo：TOYOTA／Rally Japan



サーキットレースと同じようにラリーにもタイムスケジュールがあります。ただ、ラリーの場合は同じコースを周回するのではなく、サービスパーク（サーキットで言うピット）などが置かれるヘッドクオーター（本部）をベースとし、その周辺に点在するSS（スペシャルステージ）を巡回しながらイベントが進んでいくので、別途「アイテナリー」（itinerary）と呼ばれる行程表もあり、それをもとに競技が進みます。シェイクダウンの日、1日目、2日目、3日目という具合に、日にちごとに「サービス（整備作業）は何時何分まで（に終える）」「1台目は何時何分にここをスタートする」「パルクフェルメ（車両保管場所）には何時何分までに入れる」といったことを記したものです。これをもとにチームは週末の進行を含めた戦略を考えていくわけですが、観る側も「どう観ていくか」の参考にすることができます。たとえば、マシンを近くでガッツリ見たいのなら、サービスパークにクルマはいつまでいて、いつ帰ってくるのか、についてはこれで一目瞭然というわけです（逆に遅れていたら、何らかの事態が発生……ということになります）。

SSスタート時刻



タイムカードでの“出退管理”あり!

ラリーは「TC」（タイムコントロール）で時間管理されています。TCはSSやサービスの前後に設けられており、各車は定められた時刻に通過し、カードに記録を受けないと、タイムペナルティを科されてしまいます。アイテナリーの右端の時刻は1台目の予定通過時刻。2台目はそこから走行間隔により1～3分遅れで設定されています。

K.Koga

タイムコンロトール（テクニカルゾーンIN）



“帰庫”の前のチェックポイント

SSを走り終え、サービスパークに戻ってきたクルマはそのまま直接自分のチームのサービスに入れるわけではありません。サービスの直前には「パルクフェルメ」（車両保管）または「リグループ」（走行順および間隔の調整）が設けられており、そこでドライバーは一時的にクルマを止め、エンジニアやメカニックにクルマの状態を伝えたりします（「テクニカルゾーン」）。同時にメディアの取材にも対応した後、決められた時間にTCを通過してからサービスに入ります。（写真は2017年スペインのオジエ車。コ・ドラのイングラシアがタイムカードを提出中）

K.Koga

上のアイテナリーは、『セントラルラリー愛知・岐阜2019』（FIA公認 国際格式／JAF公認 国内格式）の「ラリーガイド1 v.2.2」に収録されていたものです。
今年のラリージャパンのアイテナリーについては、後日、公式ホームページ上でご確認ください。



TOYOTA

サービスIN/OUT

サービスパークでのサービスは朝から晩までフルに走る日の場合、1日に3回設けられていることが多いです。そのうちパルクフェルメを出た直後の朝の作業時間はたった15分。天候に合わせたセッティングの小変更が主ですが、トランスミッション交換といった大がかりな作業を行なうこともあります。決められたサービスアウト時間に遅れないようにクルマを送り出さないとタイムペナルティを科せられるので、メカニックも常に時間と戦っています。



TOYOTA



K.Koga

リエゾン

クローズされた一般道を使う「SS」でタイムを競うのがラリーの最大の特徴で、サービスパーク - SS間、SS - SS間の移動には公道を使います。この移動区間は「リエゾン」または「ロードセクション」と呼ばれ、競技車もその国の交通規則に従って走らなければなりません（「Liaison dist.」がその距離）。競技車が普通に街中を走る光景もまたラリーの醍醐味ですが、交通違反が発見された場合は、一般車と同様に罰則や罰金が科せられ、ペナルティの対象にもなります。

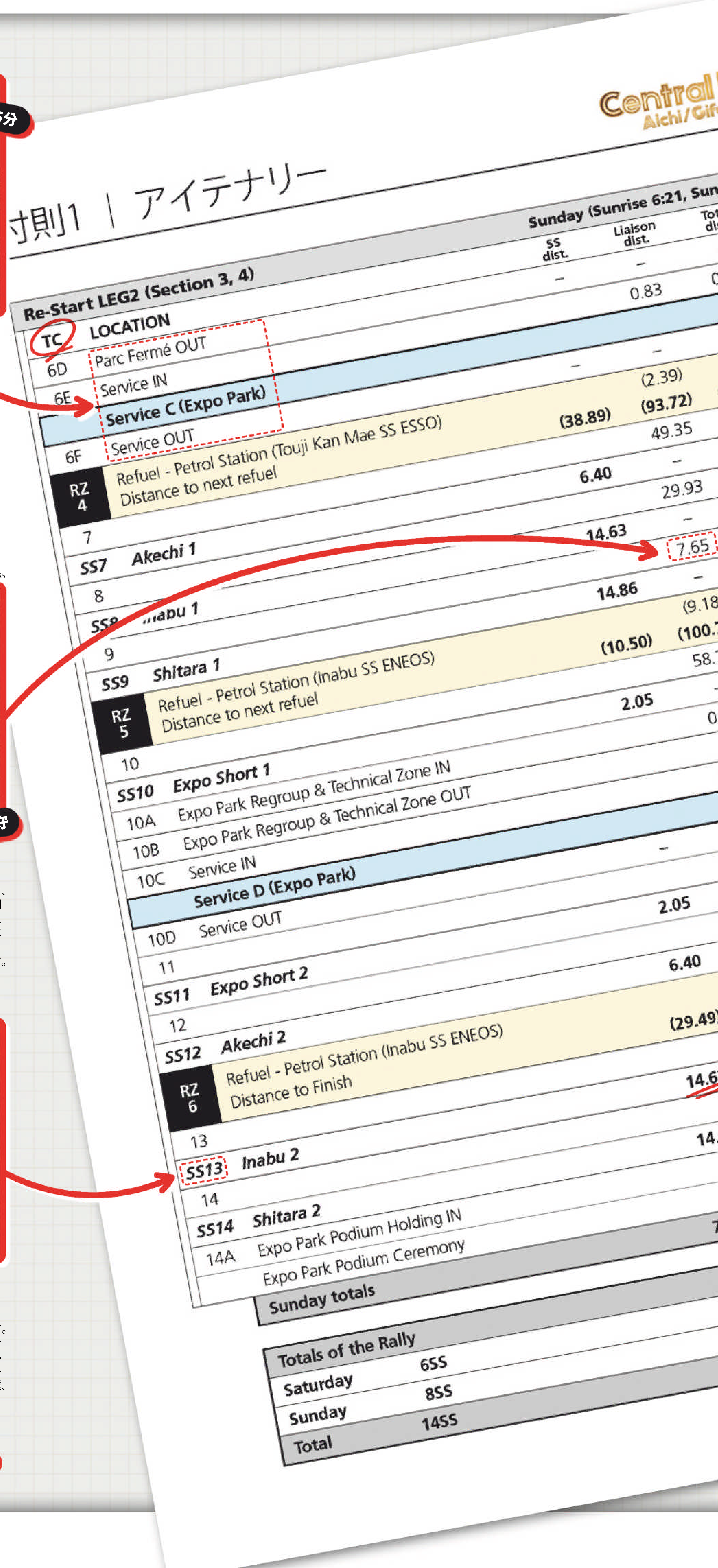
K.Koga



スペシャルステージ

WRCは「SS」＝スペシャルステージの積算タイムによって優勝が競われます。SSは完全にクローズされたタイムアタック区間のこと。近年は3〜4日間で20本前後、SS合計距離300km前後が多いです。SS名の後ろの「1」「2」といった数字は同じステージの1本目か2本目かを示すものです。「SS dist.」が各SSの距離で、アイテナリーの下部には1日または全日程を通してのSS合計距離、リエゾン区間の合計距離、その両方を合計した総走行距離が記されています。

ラリージャパン公式ホームページ　https://rally-japan.jp



Central
Aichi/Gif

寸則1 | アイテナリー

Sunday (Sunrise 6:21, Sun

SS dist. | Liaison dist. | Tot dis

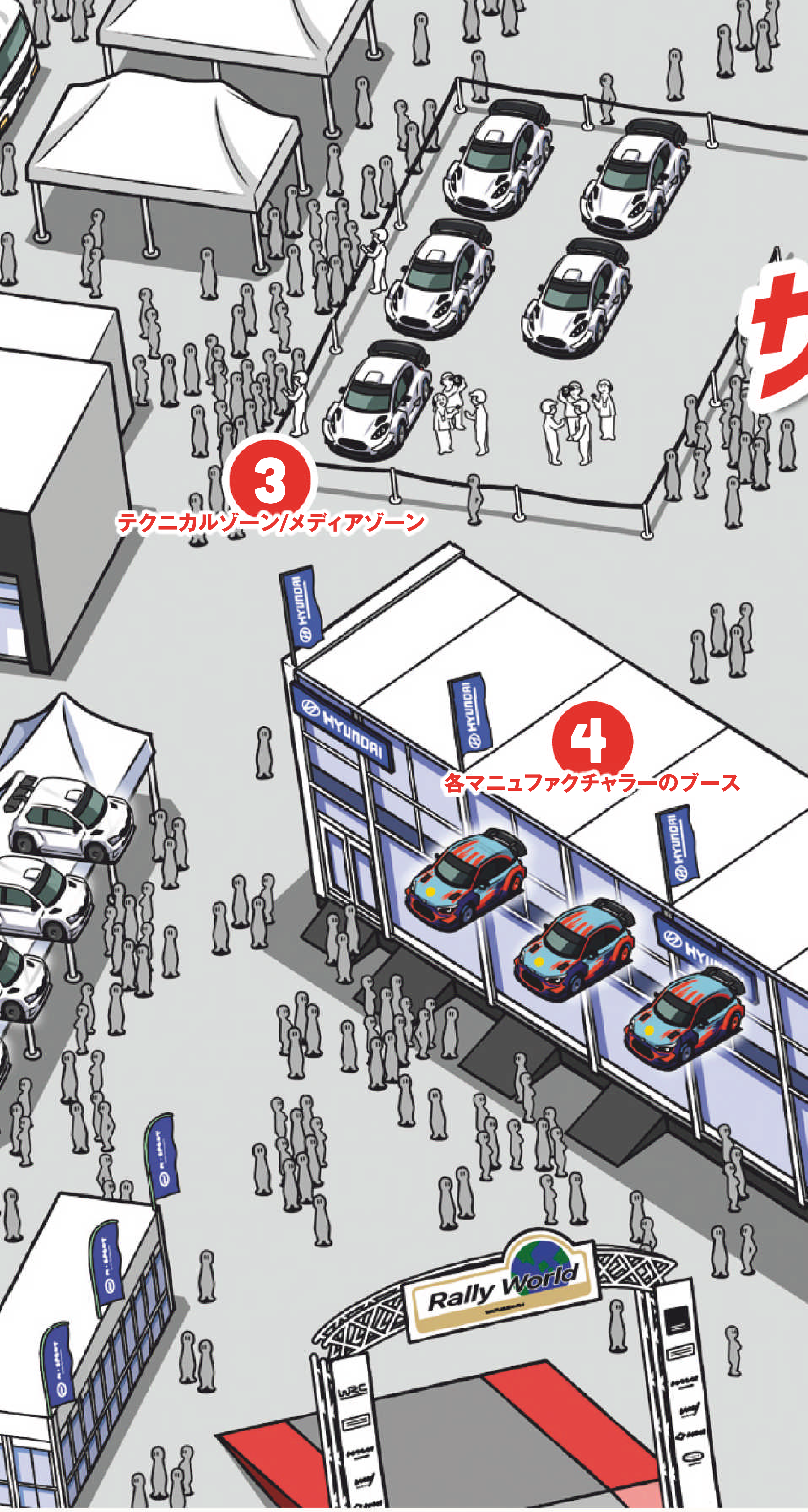
Re-Start LEG2 (Section 3, 4)

TC LOCATION
6D Parc Fermé OUT
6E Service IN
Service C (Expo Park)
6F Service OUT
RZ 4 Refuel - Petrol Station (Touji Kan Mae SS ESSO)
Distance to next refuel
7
SS7 Akechi 1
8
SS8 Inabu 1
9
SS9 Shitara 1
RZ 5 Refuel - Petrol Station (Inabu SS ENEOS)
Distance to next refuel
10
SS10 Expo Short 1
10A Expo Park Regroup & Technical Zone IN
10B Expo Park Regroup & Technical Zone OUT
10C Service IN
Service D (Expo Park)
10D Service OUT
11
SS11 Expo Short 2
12
SS12 Akechi 2
RZ 6 Refuel - Petrol Station (Inabu SS ENEOS)
Distance to Finish
13
SS13 Inabu 2
14
SS14 Shitara 2
14A Expo Park Podium Holding IN
Expo Park Podium Ceremony
Sunday totals

SS dist.: – / – / (38.89) / 6.40 / 14.63 / 14.86 / (10.50) / 2.05 / 2.05 / 6.40 / (29.49) / 14.6 / 14.

Liaison dist.: – / 0.83 / – / (2.39) / (93.72) / 49.35 / – / 29.93 / – / 7.65 / – / (9.18 / (100. / 58. / –

Totals of the Rally
Saturday 6SS
Sunday 8SS
Total 14SS



ラリーを楽しみ尽くすための「必勝法」

サービスパークの歩き方

各マニュファクチャラーやチームのガレージ、ショップなどが
コンパクトにまとまっているところがサービスパーク
そこで古賀敬介さんがラリー観戦の満足度をグンとアップさせる
「サービスパークの歩き方」を特別に教えてくれました！

Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：TOYOTA／auto sport
Illustration：倉持正志（Masashi Kuramochi / METMANIA）

ドライバーの動線を読め！

ラリーを初めて観るという方はイメージが湧かないかもしれませんが、簡単に言えばサービスパークは、サーキットでいうところのパドック、ピット、ガレージに相当する場所。ラリーカーは1日に数回、ここでクルマの整備をします。「……ということは、クルマをめっちゃ近くで見られるのでは？」とピンと来た方！　大正解です!!　しかも、サーキット以上に選手と接近遭遇するチャンスが高い。選手の動きを事前につかんでおけば、サインをもらえたり、写真を撮れたりする確率がグンと高まるというわけです。

その確率を高めるには、サービスパークに木曜から入りたいところ。木曜にはシェイクダウンという、本番前の走行確認のセッションがありますが、スケジュールはほかの曜日よりはタイトではなく、サインに応じてもらえる可能性が少し高いからです。観客が少ないのも理由のひとつですね。競技開始後の狙い目はメディアゾーン。SSを走り終えたクルマがサービスに入る前に一時待機する場所で、取材を受ける場所でもあります。観客は入れないのですが、選手が柵まで来てサインしてくれることもあるんですよね。

1 メカニックたちの驚速作業を見逃すな！

金曜と土曜は朝、昼、晩と3回、クルマがサービスに入ってくるんですが、限られた時間内で整備や修理を終えてしまうメカニックの神ワザ的な作業は必見！　クルマを降りたドライバーがエンジニアと話す場面なども見られ、コンペティションの緊張感を分かち合える場所でもあります。


TOYOTA

2 可能なら木曜から現地へ！

通常は木曜にサービスやスタート会場でサイン会が開かれます。このタイミングなら、サインをもらえる可能性は高い！　また、木曜のシェイクダウン後と、金・土曜の夜は、サービスパーク内のステージ上でトップ3選手のインタビューも行なわれますので、こちらも見逃せません。


auto sport

3 メディアゾーンの外で待てばいいことあるかも？

SSを走り終えたクルマは洗車場で汚れを落とした後、メディアゾーンへ。そこで選手は取材を受けますが、時間調整でかなり長い時間を過ごすこともあり、取材後フリーになる選手もいたりします。その柵の外で待っていれば、取材が終わった選手にサインをもらうチャンスがありそうです。


K.Koga



イラストはWRCにおける「一般的な」サービスパークの例です。実際のレイアウトなどは異なる場合がありますので、ご了承ください。写真はほかのラウンドものです。
本誌1532号（2020年6月19日発売）32〜33ページから再録、修正したものです。

6 世界選手権の雰囲気を共有!

表彰式はサービスパーク内で行なわれることが多く、いい場所を早めに確保すれば誰でもポディウムセレモニーを楽しむことができます。ただ、表彰式終了後トップ3選手は記者会見場（メディアセンター＝ヘッドクォーター内）に直行するので、ここでサインをもらうのは難しそうです。


K.Koga

5 全競技車両が集結! 撮るなら外せないポイント

１日の走行を終えたラリーカーは最終サービスを受けた後、サービスパーク内の「パルクフェルメ」で保管され、明朝のスタート時間まで動かすことができなくなります。競技中の全ラリーカーが１カ所に集まる光景は壮観で、写真を撮るのには最高のスポットのひとつ。中に入ることはNGです。


K.Koga

4 即席会見なども チャンス!

一般の方は入場できないのですが、各チームのサービスではカコミ会見などが開かれていたりする場合があります。その終了直後のタイミングで選手に遭遇するチャンスがあるかもしれません。いずれにしても、WRCは選手とファンのコミュニケーションを重視している世界選手権なのです。


K.Koga

SAN-EI
CORPORATION

Red Bull





TOYOTA

（左）乾燥した路面を覆う「フェシュフェシュ」。ご覧のように、クルマにまとわりつくような、細かい砂だった。（下）デイ２のSS6で再び総合首位に立ったヌービルは徐々にリードを拡大していき、デイ３終了時点では安全圏に入ったかと思われていたのだが……。ドライバーランキングは３位で変わらずだが、トップのオジエとの差は67ポイントに開いてしまった。（上）２位に貴元、３位に第２戦優勝以来の表彰台となったタナックが入った。セレモニーではなぜか君が代が２回流れるハプニング。だが、オジエは王者の余裕か、２回目が流れているあいだも微動だにせず、そのままシャンパイファイトに移行。



WRC.COMより

オジエが2連勝&今季４勝目で地固め

サファリに消えたヌービルの“楼閣”

Text：auto sport
Photo：Red Bull ／ WRC.COM ／ TOYOTA

スーパーSSのみだったデイ１を終え、デイ２からラリーが本格的にスタート。誰もが「何が起こるか分からない」と警戒していたはずだが、パウダー状の細かい砂、大きな石や深く掘られた轍などに次々とWRカーが捕まった。ランキング２位のエルフィン・エバンス（トヨタ・ヤリスWRC）は、SS3で右コーナーのイン側に隠れていた石にヒットし、デイリタイアに。総合２番手を走行中だったカッレ・ロバンペラはSS7の深い轍にスタック。こうして、デイ２だけで計５台が戦線から離脱してしまった。

そうしたなか、デイ２をトップで終えたのは、３本のSSベストを決めたティエリー・ヌービル(ヒュンダイi20クーペWRC)。パンクなどでタイムを失う場面はあったものの、他車の脱落などもあり、今季初優勝を狙える位置に。総合２番手はステージ上位フィニッシュを重ねてきた勝田貴元（トヨタ・ヤリスWRC）で、この日最後のSS7ではセバスチャン・オジエ（同）と同タイムを刻んだ。総合３番手は、パンクに見舞われながらもトップとの差を約56秒に抑えたヒュンダイのオイット・タナック。走行順１番手だったセバスチャン・オジエ（トヨタ・ヤリスWRC）はクリーニングエフェクト、さらにSS3で発生した足まわりのトラブルにより、午前中はトップから２分以上離された総合８番手に沈んでいたが、１分50秒差の総合４番手まで巻き返した。

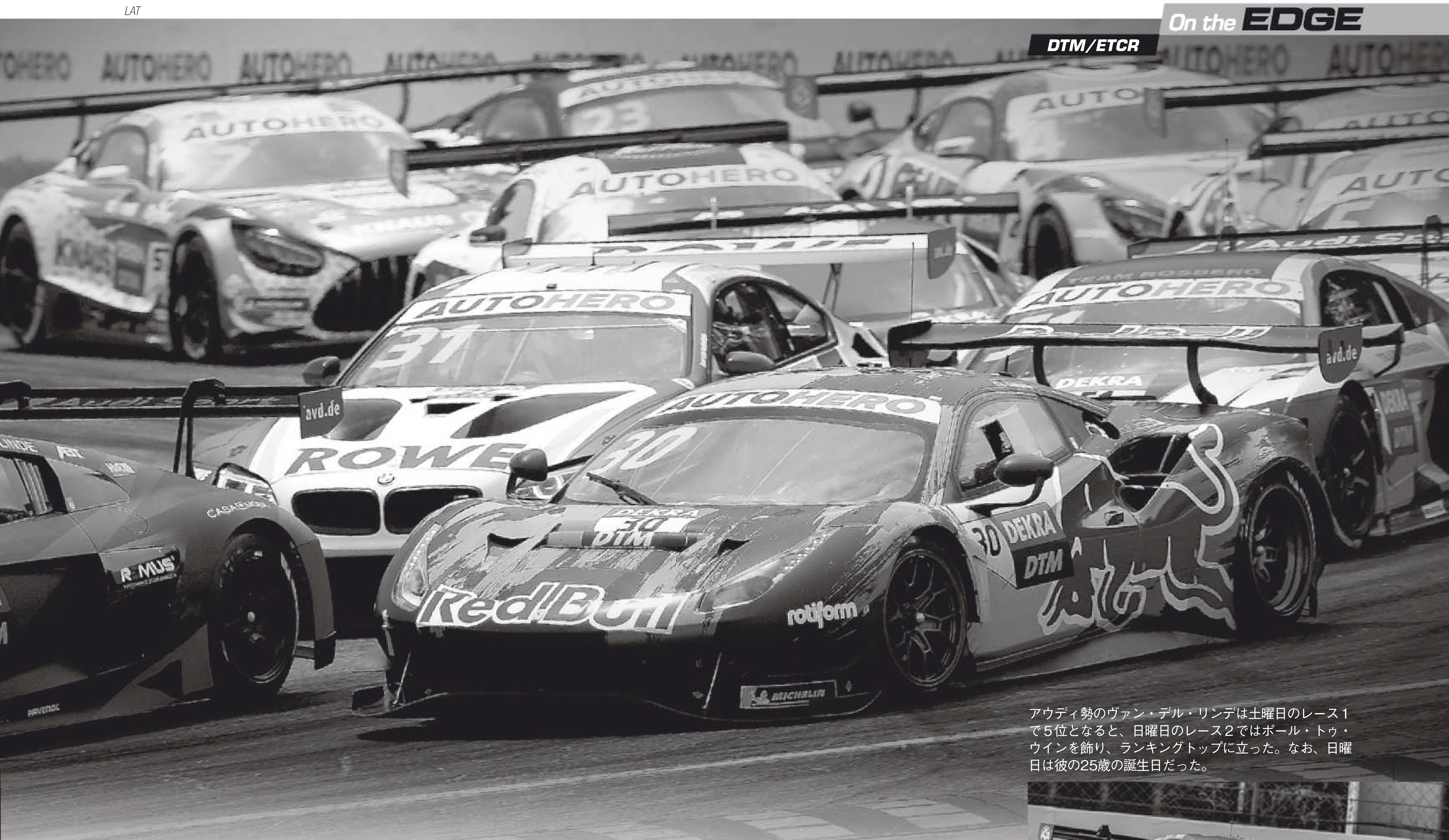
デイ３、“掃除役”から解放されたオジエが猛追を開始。３本のSSベストなどで、この日最後のSS（SS13）を残した時点でトップとのギャップを１分26秒に縮める。そのSS13では突然の降雨。タナックはウインドウが曇るというトラブルに見舞われ、総合４番手に。一方、オジエはこのSSを５番手で凌ぎ、トップのヌービルから１分15秒差の総合３番手に浮上。貴元は同57秒差の総合２番手で最終日を迎えることになった。

その最初のステージ（SS14）、優勝がクリアに見えていたはずのヌービルが右リヤサスペンションにダメージを負い、このステージを走り切った後、まさかのリタイアに。SS15で貴元が暫定総合トップに立ち、２番手は0.8秒差のオジエに代わった。続くSS16ではオジエがその0.8秒を詰めて総合タイムで並ぶと、SS17では今大会７本目のSSベストを記録し、8.3秒リードの単独首位に。オジエは最終ステージも手堅くまとめ、サルディニアに続く２連勝、今季４勝目を決めた。

WRC 2021 Driver Standings (top 6) as of Rd .6

Pos	Driver	MON	FIN	CRO	POR	ITA	KEN	Total
1	S. Ogier	25 + 5	0 + 1	25 + 5	15 + 3	25 + 2	25 + 2	133
2	E. Evans	18 + 3	10	18 + 2	25 + 1	18	1 + 3	99
3	T. Neuville	15 + 2	15 + 3	15 + 3	0 +4	15 + 5		77
4	O. Tanak		25 + 2	12 + 1	0 + 5	0 + 4	15 + 5	69
5	T. Katsuta	8	8	8	12	12	18	66
6	K. Rovanpera	12 + 4	18 + 5		0 + 2	0 + 3	8 + 4	56

LAT





アウディ勢のヴァン・デル・リンデは土曜日のレース1で5位となると、日曜日のレース2ではポール・トゥ・ウインを飾り、ランキングトップに立った。なお、日曜日は彼の25歳の誕生日だった。

AUDI

DTM

GT3マシン採用の新生DTMがモンツァで開幕

独自BoPは“要調整”もバトルは本物

Text：ルネ・デ・ブール（Rene de Boer）　Translation：auto sport　Photo：LAT ／ AUDI

2021年のDTMが、イタリア・モンツァで開幕を迎えた。6月18～21日に行なわれたイベントは残念ながら無観客での開催となったが、チームとドライバーは再びレースを戦えたことに満足していた。

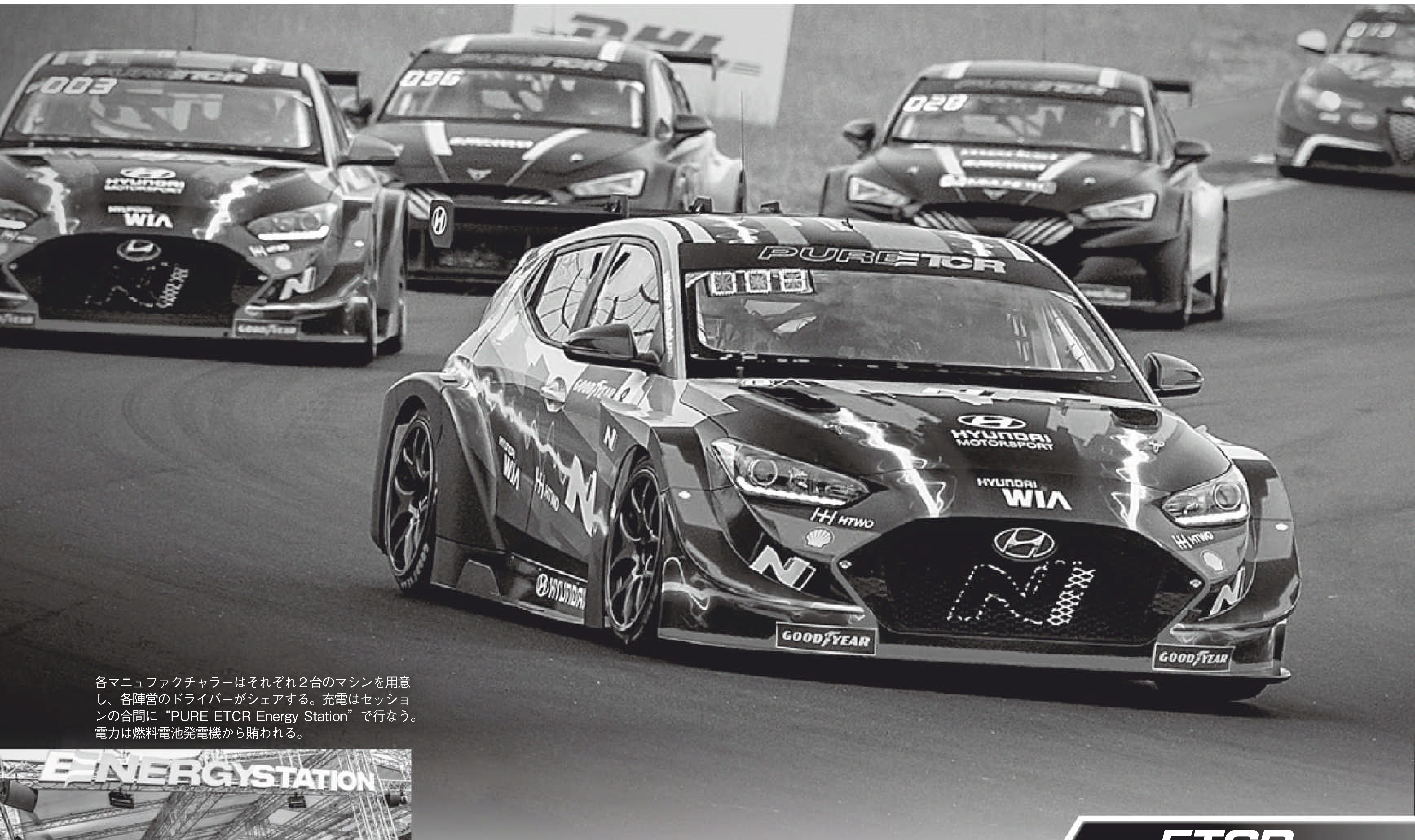
DTMは今季から、GT3マシンで競われる。開幕戦にはアウディ、BMW、フェラーリ、ランボルギーニ、メルセデスAMGという5ブランド、そして19名のドライバーが集結した。今大会の注目点は大きく分けてふたつ。AVLが算出したシリーズ独自のBoPがきちんと機能するか、またこれまでのレギュラードライバーたちと、GT3のエキスパートなどのニューカマーたちがどう戦うか、であった。

初回ということもあり、BoPは完璧とは言えなかった。土曜日の予選ではメルセデス勢が2列目までを独占。これを受けてオーガナイザーは、公には認めていないものの、アウディの車重をわずかに減らし、BMWとフェラーリのブースト圧を引き上げる措置をとった。そしてこの効果はすぐに現れた。決勝でもメルセデスは高い競争力を保ったが、フェラーリを駆るリアム・ローソンが7番グリッドから鋭いスタートを決めると、素早いピット作業も相まって、史上最年少勝者となった。

日曜日には、土曜日のレースでの上位3名にハンデウエイトが積まれる。そしてこれまた公には認められていないが、BoPが微調整され、フェラーリに30kg、メルセデスに25kgのウエイトが追加された。この日の予選では、アウディを走らせるケルビン・ヴァン・デル・リンデがポールポジションを獲得、それにローソンが続いた。ローソンはレースウイナーに課される25kgのハンデも積んでいるため、合計55kgのバラストを搭載していることを加味すると、驚異的な速さだったと言える。決勝はヴァン・デル・リンデがレースを支配。2レース目にして初勝利を挙げ、土日ともに初参戦のドライバーが勝利を手にする結果となった。

最初の週末を終えての反応はおおむねポジティブだ。「素晴らしいレースだったと思うよ。3ブランド、6名のドライバーが表彰台に立ったんだからね。もちろん、BoPは常に議論の的になるだろうけど、全体的にはとても良かった」とヴァン・デル・リンデが語ると、これにルーカス・アウアーも同調。「いいレースだった。今年はDRSもプッシュトゥ・パスもないからオーバーテイクは減っているけど、代わりに本物のバトルが見られるようになった」。本物のバトルの好例としては、ランボルギーニ勢のエステバン・ミュースとアウディ勢のマイク・ロッケンフェラーの戦いが挙げられる。彼らは数周にわたり手に汗握るサイド・バイ・サイドのバトルを展開していた。

また、ファンからの反応もまずまずと言える。ソーシャルメディアの反応を見ると、ハコ車はモンツァでは追い抜きが難しいことから、事前は批判的な投稿をするファンが多かったのだが、その大部分がレース後に手のひらを返していた。もちろん、今後微調整が必要となる部分はあるが、新生DTMはいいスタートを切ったと言えよう。



各マニュファクチャラーはそれぞれ2台のマシンを用意し、各陣営のドライバーがシェアする。充電はセッションの合間に"PURE ETCR Energy Station"で行なう。電力は燃料電池発電機から賄われる。



ETCR

約700馬力の電動ツーリングカー選手権

ETCRがイタリアで産声上げる

Text : autosport web　Photo : ETCR

電動ツーリングカー選手権『Pure ETCR』の初のイベントが6月18〜20日、イタリア・バレルンガで開催された。

プロジェクト発足から数年を経て行なわれた開幕戦には、クプラ、アルファロメオ、ヒュンダイという3ブランドのマシンが登場。TCR車が300馬力強の前輪駆動車であるのに対し、ETCRマシンは最大500kW（約680ps）の後輪駆動車だ。総勢12名のドライバーが6名ずつのプールA、Bに組分けされ、それぞれのプール内でタイムトライアルとレースを行なう。今回のバレルンガ戦では、土曜日には3台ずつで争うラウンド1と、2台のデュエル方式となるラウンド2を実施。そして、日曜日には1台ずつ走行するタイムトライアルを経て、各プールの6名全員が競い合うスーパーファイナルが行なわれた。

土曜日のラウンド1、2では、プールAではミケル・アズコナが、プールBではマティアス・エクストロームが勝利を飾るなど、クプラ勢が存在感を示した。スーパーファイナルのグリッドを決める日曜日のタイムトライアルもクプラが制圧するものと予想されたが、両ドライバーともに思わぬアクシデントに見舞われる。アズコナはアタック中にタイヤバーストによりスピン、エクストロームは前夜のパルクフェルメ作業違反によりタイム抹消となり、ともにスーパーファイナルで最後尾からの挽回を強いられることとなった。

そして迎えたスーパーファイナルは7周という超スプリント決戦。プールAのアズコナはオープニングラップにライバルのコースオフにより順位を上げると、続く周回で他車とバトルしていた僚友のジョルディ・ジェネを攻略。その後はライバルたちのタイヤトラブルにも助けられたことでトップでチェッカーを受け、ジェネとともにクプラ勢のワン・ツー・フィニッシュを果たした。アズコナはこの週末に行なわれたセッションで合計77点を稼ぎ、ランキングトップとなった。

一方、アズコナと同様に最後尾発進となったプールBのエクストロームは、ヒュンダイとアルファロメオを立て続けにパスするという見せ場は作ったものの、ヒュンダイ勢のジャン・カール・ベルネイにわずか0・781秒差で届かず2位フィニッシュとなった。これにより、ベルネイが合計72点を獲得しランキング2位、エクストロームは合計69点でランキング3位となった。

「スーパーファイナルを最後尾からスタートするのは本当に大変だった。前の5台が速いことは間違いなかったからね」と語ったアズコナ。

「日曜午前はリヤがパンクして本当に運がなかったけれど、このPure ETCRの最初の週末で僕らが歴史を作ることができて本当に光栄だ。クプラは週末を通じて本当に速く、ここまでチームは素晴らしい仕事をしたと証明できた。チームメイトのペナルティは残念だったけど、最高のシーズンスタートが切れたね」

第2戦は7月9〜11日にスペイン・アラゴンで開催される。

2021 ル・マン24時間レースを目指す青木拓磨

“チャレンジド（身体障がい者）”チームでELMS参戦

Text & Photo：青山義明（Yoshiaki Aoyama）

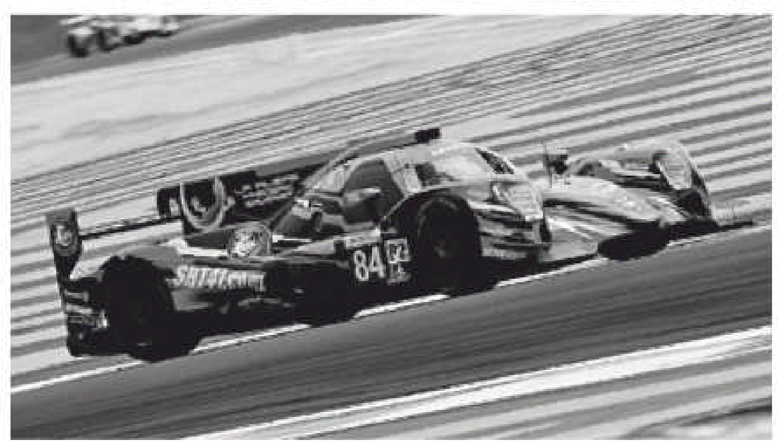
ル・マン24時間耐久レース参戦を目指す『SRT41』チームが、ELMS（ヨーロピアン・ル・マン・シリーズ）第３戦ル・カステレ４時間耐久レースに参戦。無事、完走を果たした。

SRT41は、人喰いバクテリアにより四肢切断というハンディキャップを持つフレデリック・ソーセ氏が率いるチーム。ソーセ氏は、術後に初めてレース活動をスタートさせ、2016年にル・マン24時間レースに出場した経験を持つが、活動の幅をさらに広げるために立ち上げたのが、身体障がい者のチームでル・マン24時間レースに出ようというプロジェクトだった。

その一員として合流したのが、青木拓磨である。WGP（世界ロードレース選手権）のGP500クラスへの挑戦の途中、1998年のシーズン前テストで転倒し脊髄を損傷。下半身不随となり車いす生活を送っている。それでも戦いの場を４輪に移してレース活動を再開し、ル・マン24時間レースを目指していたところ、このソーセ代表とつながった。



ELMS第３戦を完走した青木（左）とチームメイト。ル・マン24時間レースに毎年出場し続けるチームとドライバーが顔をそろえるなか、クラス最下位ではあったが走りきった。





シートの右横にあるレバーがブレーキ。アクセルはステアリング裏のパドルで操作する。すべての操作が下肢を使わずに完結できるようセッティングされているが、脚力（踏力）と腕力の差を補正するような調整はなされていないため、より高いレベルのドライビング技術が求められる。

チームはル・マン本戦へ出場するために、それまで使用してきたLMP3マシン『リジェJS P3』からLMP2マシン『オレカ07LMP2』へスイッチ。このプロトマシンに慣れているグラフ（GRAFF）と合同チームを築き、体制も大きく変えた。チームとマシンをテストするため、ル・マン24時間の本戦を前にELMS第１戦バルセロナ４時間耐久（４月17-18日／カタロニアサーキット）と、同第３戦ル・カステレ４時間耐久（６月５-６日／ポール・リカール・サーキット）に参戦した。

ELMSでは、ル・マンのガレージ56枠となる『イノベーティブクラス』にエントリーし、SRT41チームのLMP2車両に手動装置を取りつけた。ステアリング裏のパドルに、アクセル（左パドル）、クラッチ（右下パドル）、シフトアップ（右上パドル）の操作が割り振られていて、ブレーキはコクピットセンター側に設けられたレバーを押して操作する。ブレーキレバーにシフトダウンのスイッチもついていて、下肢での操作はいっさい不要となる。とはいえ、LMP2レベルのマシンで、片手でステアリングを操作しながらブレーキングすること自体、大変な仕事である。そのうえ、ブレーキを足で操作する場合80kgwは出せるシステムだが、腕でいくら押しても60kgwほどしか出せない。必然的にブレーキングの開始ポイントは他車よりも手前となる。つまり、スタート前から非常に厳しい戦いが待っていると言わざるを得ない。

今回は４時間の耐久レースに合わせ、40分の走行の後、給油のためのストップ（１分間）を挟み再び40分を走るという各ドライバー２回のスティントで80分ずつ担当する計画で臨んだ。レースはFCY（フルコースイエローコーション）が２度も出される波乱の展開となったが、スタートドライバーの青木拓磨、今回のドライバー編成で唯一の健常者であるフランス人のピエール・サンシネナ（24時間本戦にはリザーブドライバーとして名を連ねる）、そしてベルギー人のナイジェル・ベイリー（下半身不随）の３選手ともに、課題だったドライバー交代を迅速に済ませ、大きなトラブルもなく無事に走行を終え、バルセロナに続く完走を果たした。

レース終了後、ソーセ代表は「ELMS開幕戦（バルセロナ）での目的は、お互いをよく知って意思疎通を図りチームを作ること、そして完走することだった。その目的は達成できたが、ドライバーチェンジに時間がかかったため、今回はピットインでのタイムロスを減らすという大きな目標をもって臨んだ。その目標は達成できたし、それ以外の点での向上も見られた。まだまだ課題はあるけれど、これから改善していくだろう。完走もできたし、全体的には満足している。次はいよいよル・マン24時間レースだ。８月15日の事前テストでいい結果を出して、最終的にはル・マン24時間を完走できるよう、これからも努力していく」とコメントしてくれた。

2021年ル・マン24時間耐久レースは、当初の予定から延期され、８月21～22日に開催される。

ここまで20代前半の若手が計6勝

止まらない「勢力図シフト」

Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）　Photo：松本浩明（Hiroaki Matsumoto）

今季のインディカーシリーズでは若手が台頭。そうしたなか、第９戦ロードアメリカ終了時点でポイントリーダーに立っているのがアレックス・パロウ（チップ・ガナッシ・レーシング）だ。第９戦でのキャリア２勝目は今季５回目の表彰台。彼は実績を自信に換えていく天才で、走ったぶんだけ速くなっていくという戦いぶりを見せてきている。デトロイト・レース２を３位で終えた際、「パト（オーワード）がすごい勢いでポジションを上げてきていて、次は自分が抜かれる番だと思った」と笑いながら振り返っていた。彼は２番手の座をいったん明け渡すと、ジョセフ・ニューガーデン（チーム・ペンスキー）にアタック。結局パスはならず、３位でのゴールとなったが、それを受け入れていた。「パトは今季のここまでで一番いいパフォーマンスを見せていたからね」。一方、その裏の自信も隠さない。２年目からガナッシで走っていることについて、「勝利に対するプレッシャー、それこそがレースだと思う」と言うほどだ。「ここではアグレッシブな走りが必要。そうしなかったら、誰かがよりアグレッシブに自分より速く走ることになるだけ」とも言うが、限界を超えてアクシデントを起こすタイプではなく、常に少しの余裕を残して戦う冷静さも併せ持っている。





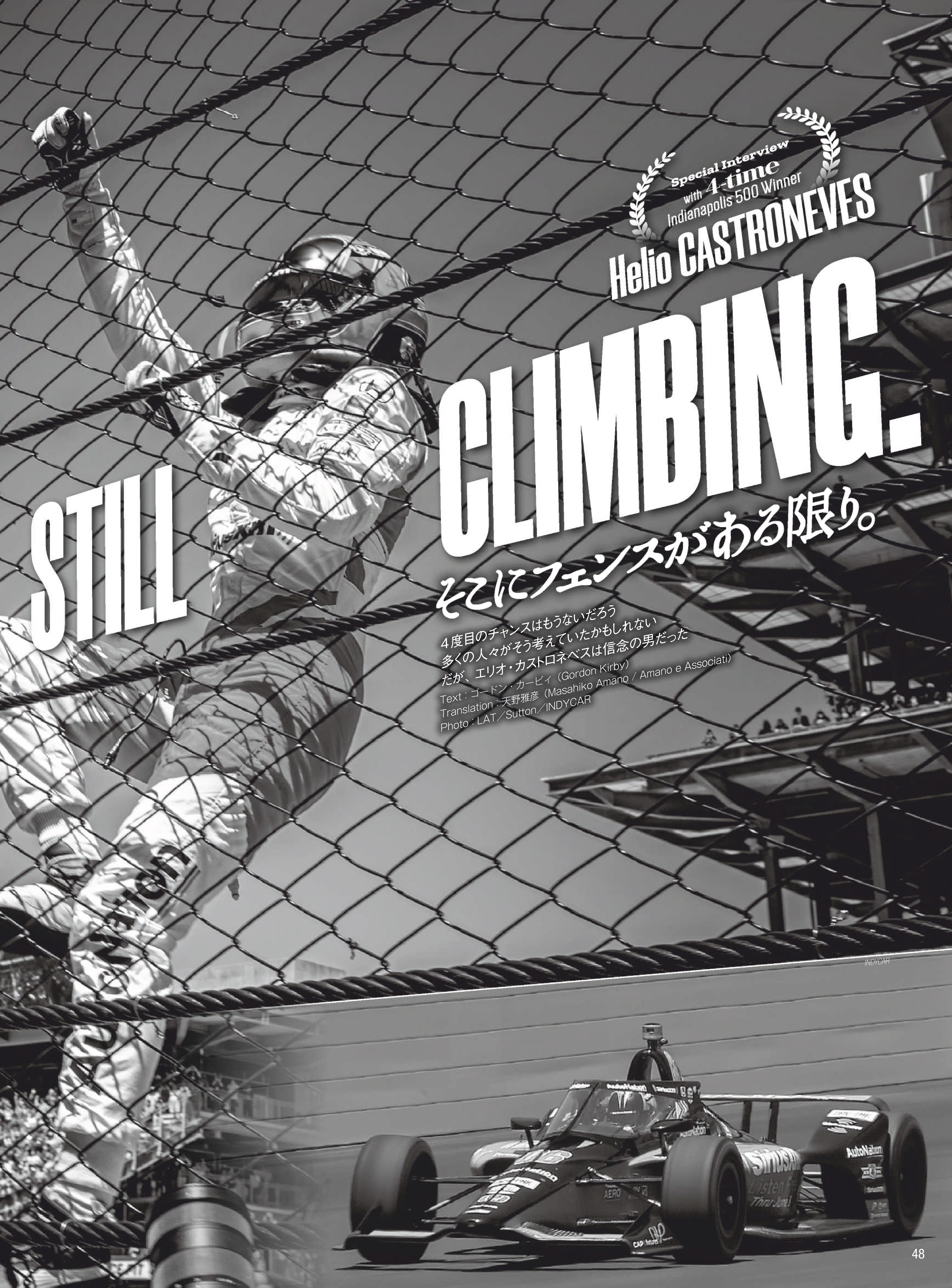


（上）「スコット・ディクソンには何でも聞くし、彼はどんな質問にも答えてくれる。ダリオ・フランキッティというコーチもいる」とパロウ。謙虚かつ屈託のないキャラで、チャンピオンたちから多くのことを吸収してきている。チップ・ガナッシは有望な後継者を手に入れたか。（左）オーワードのロードアメリカは９位と不発。彼は2019年のカーリン時代も経験豊富なドライバーたちを多くパスしており、バトルでの強さは光っていた。（下）ヴィーケイは自転車トレーニング中に鎖骨を骨折し、ロードアメリカを欠場。荒削りだが、スピードを成績につなげる力も備えつつある。

オーワード（アロウ・マクラーレンSP）の評価はもともと高かったが、同チームで走り出してから実力が開花。すでに4勝を挙げているコルトン・ハータ（アンドレッティ・オートスポート）との差を埋める勢いだ。デトロイト・レース２での逆転勝利を見ても分かるとおり、彼は競わせると非常に強い。トップを走るニューガーデンとのサイド・バイ・サイドのバトルで一歩も譲らなかった。勝負勘も度胸も充分にある。また、コールドタイヤでの速さが証明するとおり、マシンコントロール能力が非常に高い。デトロイト・レース１の終盤、リスタートで次々とライバルたちをパスしていったときもマシンは滑っていたという。「グリップが残っていると感じていた。１台ずつ、ただ１回のアタックで仕留める必要があった。それを達成できたのがうれしかった」と振り返る。ただ、波があるところがオーワード陣営の弱点か。

昨季19歳でデビューしたリナス・ヴィーケイ（エド・カーペンター・レーシング）は、そのデビュー戦テキサスでアクシデントを起こし、チームオーナーのエド・カーペンターから大目玉。ただ、その後はコースを選ばぬスピードを見せていた。シーズン終盤のインディアナポリス（IMS）でのロード戦ハーベストGPレース１でキャリア初PPから３位。今年は４月にIMSのオーバルでの開幕前テスト開始直後にクラッシュしてテストを棒に振ったが、IMSロード戦でキャリア初優勝。インディ500では２年連続のファスト９進出から予選３番手で史上最年少フロントロウ入りと、秘めたスピードを発揮してきている。初走行のデトロイトではプラクティスで派手にコースアウトしたが、リスクを怖れないアグレッシブさは規格外で、クラッシュしても縮こまらないところは大きな魅力。その全容はまだ明らかになっていない。

第２戦セントピーターズバーグでニューガーデンを寄せつけずに通算４勝目を挙げたハータはフル参戦３年目、21歳にしてチームのエースとなっている。「1勝、2勝じゃタイトルは獲れない。3、４勝して、勝てないレースでも表彰台に上がる。自分たちならそれができるはず」。だが、チームには上昇気流に乗れそうもない不穏な雰囲気も漂う。ライアン・ハンター - レイとジェイムズ・ヒンチクリフのパフォーマンスが下降線を辿り、アレクサンダー・ロッシは悪いときのほうが多いほど。シーズン後半戦も彼の孤軍奮闘は続きそうだ。



Special Interview with 4-time Indianapolis 500 Winner

Helio CASTRONEVES

STILL CLIMBING.

そこにフェンスがある限り。

４度目のチャンスはもうないだろう
多くの人々がそう考えていたかもしれない
だが、エリオ・カストロネベスは信念の男だった

Text：ゴードン・カービィ（Gordon Kirby）
Translation：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：LAT／Sutton／INDYCAR

INDYCAR



Helio CASTRONEVES

インディカーシリーズには、併合前のCART時代の1998年にデビュー。エリオの代名詞でもある“スパイダーマン”セレブレーションは2000年ベルアイルでのシリーズ初優勝からスタート。コース外でのエンターテイナーとしても有名で、米ABCのダンスコンペティションTVシリーズ『Dancing with the Stars season 5』（2007年）でも優勝している。インディカーシリーズ通算31勝、ポールポジション獲得50回。1975年ブラジル・サンパウロ生まれ。

今年のインディ500のレース終盤、エリオ・カストロネベスは見る者を興奮に陥れる、抜きつ抜かれつのバトルをアレックス・パロウと繰り広げた。エリオは外側のラインを使う、攻めの走り。最終的にエリオが0・5秒早くフィニッシュラインを横切り、伝統のレースで4勝を挙げた伝説的なウイナーたち――A・J・フォイト、アル・アンサー、リック・メアーズとともに、インディ500の神殿に並ぶこととなった。

エリオのこれまでのインディ500での勝利、つまり2001年、02年、09年のそれはチーム・ペンスキーからの出場によるものだった。しかし、46歳のブラジル人は昨シーズン限りでペンスキーから放出されることに。そして今年は、マイケル・シャンクとジム・メイヤーの新興チーム「メイヤー・シャンク・レーシング」からインディ500を含む6戦に出場することになった。ホンダエンジン搭載のマシンでシリーズにフル出場。過去2シーズン、ドライバーのジャック・ハーヴィーが好走を見せてきているというチームだ。

「最高の瞬間だった」とエリオは笑顔を見せた。

「アル・アンサー、A・J・フォイト、そして私のヒーローであるリック・メアーズに続き、このグループに加わることができるなんて、本当にすごいこと。しかし、もっと大切なのは素晴らしい人たちに囲まれ続けることだ。それが私はうれしい。（ロジャー）ペンスキーと一緒にいた時間は素晴らしいものだった。そしていま、私は新しい友人であるマイケル・シャンクやジム・メイヤーと一緒にいて、本当に楽しむことができている。彼らは新しいチャンスをくれた。チームは実際にレースで見せてきているとおりに強力だ。（インディ500のひとつ前のロード戦である）インディGPでチームはハーヴィーとともに勝てる位置に着けていた。そして、インディ500は私とともに勝った。優秀な人材の集合体だ」

エリオは自分のマシンがインディ500を制する可能性のあるものだと確信していた。

「予選を終えたとき、自分のマシンがとてもいいと感じていて、レース前から、チャンスがあると分かっていた。だから、マイケルに『マシンは本当にいいから、もう触らないでくれ』と言ったんだ」

エリオが考えていたとおり、彼はレースを通して非常に高い競争力を発揮。パロウとの激しいバトルを楽しんだ。

「マシンの調子がとても良かったので、最後の勝負のときまで上位のポジションをキープするよう努めていた。最後のピットストップを行なうと、私はパロウの後ろの2番手で、（パト）オーワードがそこに少しだけ絡んできた。自分が何をすべきかは分かっていた。インディアナポリスで何度も勝ち損ねてきているから、私は自分自身に、“今回はそんな日にはさせない”と言い聞かせていたんだ。パロウはとても良かったし、とても速かった。チップ・ガナッシ・レーシングもいい仕事をしていたということだ。彼らのマシンは単独走行で非常に強力だった。彼らは221mphに近い、驚異的なラップを出すことが可能だった。自分も先頭に出たとき、試してみたが、それはできなかった。だから、絶好の機会が訪れるのを待つことにした。前を走ること、後ろにつけること、どちらのメリットも理解していた。ターン2やターン4でパスできると分かっている限り、勝てるチャンスはすごく大きなものがあると考えながらね。2回ほど、先にフィニッシュラインを横切れるかどうかの確認をしており、そのとおりになった。自分とパロウの前にトラフィックが近づいてきているのを見たとき、“あれが自分の助けになるはず。うまくやらないと”と思った。プラクティスで5〜6台が一列になって走り、誰もお互いをパスできないでいたときと同じ





INDYCAR INDYCAR

優勝翌日、地元紙『Indianapolis Star』の一面を飾ったエリオ。その見出し「STILL CLIMBING」は「5勝目も狙っている」ことと も引っかけているはず。そのセンスに敬意を表し、本誌でも使わせていただいた。(as)

125周目のリスタート直後、エリオはターン1の手前でアウトからパロウをパスし、この日3度目のラップリーダーに。だが、先頭では集団のなかほどの力強さはなく、2周後にオーワードがトップへ。その後、パロウが20周弱、周回をリード。エリオは2番手で最後の勝負への準備を整えていた。(as)

だった。25周も走ったタイヤでは、彼も私を追い越すことはできないだろうと考えていたが、それは正解。そして、大きなトラフィックが見えたとき、"これだ！"と。トラフィックに引っ張ってもらう必要があった。そうすれば、パロウと同じスピードを出せる。もう待つことはしなかったし、楽しかった。パロウが無理に突っ込んでこれないようにする必要もあった。レースの最後では少し振動が出てきたけど、気にならなかったね。ただ走り続け、コクピット内のツールを使ってマシンを少しだけ変えた。パーフェクト！　それでも、フィニッシュラインを横切ったとき、"信じられるか？　信じられない。信じられるか？"とひとりごとを言っていた。本当に楽しかったね」

スポーツカーでの経験が活きた

　エリオは、今年のインディ500に対し、キャリア初期のころとは大きく異なるアプローチをしていたと言った。

「"500"で初めて勝ったときは、何がどうなるかまったく分からなかった。若いドライバーとしてとにかく全力で走ることを望み、速く走るためのトライをしていた。常にトップ3に着けていないと、ハッピーではなかったんだ。今回はまったく違い、セッティングを良くすること、勝つために何が必要かを理解することに努めていた。01年に最初の優勝をしたころのレースは、前のマシンにいまのように接近したまま走り、ドラフティングをいかに利用するか、というものではなかった。しかし、12年に新しいマシンが導入され、インディ500は変わった。そのマシンを理解するには時間がかかった。すると、18年にまたマシンは変わった。当時から私は年に1戦、インディ500だけ出場するようになっていたので、そのマシンの理解にもまた時間が必要になった。成熟したドライバーとなったいま、勝負を懸けた戦いをするために何が必要なのかを理解している」

若いころは常にトップ3で走っていたかった

　カストロネベスはこの3年のあいだ、IMSAでチーム・ペンスキーのアキュラDPiを走らせていた。彼は、IMSAで過ごした時間が非常に価値あるものだったと言う。

「スポーツカーに移ってから、私は多くのことを学び、レースに関する知識が広がった。IMSAでは自分たち以外の3カテゴリーのマシンが同じレースを一緒に走る。当然、カテゴリーごとに速さは違うから、タイミングの重要性を学ぶ。マシンにダメージを与えることなく、どう動き、どうパスするかの計算の仕方といったことだ。あの経験は素晴らしいものだった。ただ、私が望んでいたものだったかというと、答えはノー。私はインディカーで走り続けたかったからね。スポーツカーはインディカーとはまったく違うクルマなので、インディカーの感覚を少し失ってしまう。しかし、結果的に私たちはチーム・ペンスキーでIMSAのシリーズチャンピオンとなった。それは運などではない。私たちは勝ちまくった。そうしたら、インディカーに戻りたくなり、『戻りたい』と宣言した。戻ってくるためにできることはすべてやった。そして幸運なことに、マイケルとジムが『本気なんだな。それなら一緒にやろう』と言ってくれた。そして、マイケルは『レースに勝つために全力を尽くす』と。私は彼を信じた。彼らのガレージに行ったとき、その仕事ぶりを見て、レースに勝つために全力を尽くしていることが分かった。私はチームを信頼し、勝った。そのことに深く感謝している」

　エリオは、メイヤー・シャンク・レーシングとマイケル・アンドレッティのチームの技術提携を高く賞賛した。

Geoffrey M. Miller LAT USA



2014年インディ500のプラクティスでリック・メアーズと話し込むエリオ。3勝目を挙げた09年の翌年の10年はPPスタートで9位。14年は2位。琢磨との死闘も記憶に新しい17年も2位の惜敗。(as)



Michael L. Levitt LAT USA



Sutton



XPB

（左）2001年、172周目のリスタート後、トップのエリオは２番手のチームメイト、ジル・ド・フェランを徐々に引き離していき、インディ500を初めて制した。（右上）翌02年、ハイペースで２番手に上がってきたポール・トレーシーが残り２周のバックストレートエンドでトップのエリオに仕かけた瞬間、他車のクラッシュが発生。そのままイエローチェッカー。（右下）09年は、184周目のリスタートからそのまま逃げ切り。（as）

エリオ・カストロネベスのインディ500全成績

Year	Rank	Start	Laps Led	Status	Winner
2001	1	11	52	Running	Helio Castroneves
2002	1	13	24	Running	Helio Castroneves
2003	2	1	58	Running	Gil de Ferran
2004	9	8	0	Running	Buddy Rice
2005	9	5	0	Running	Dan Wheldon
2006	25	2	9	Accident	Sam Hornish Jr.
2007	3	1	19	Running	Dario Franchitti
2008	4	4	0	Running	Scott Dixon
2009	1	1	66	Running	Helio Castroneves
2010	9	1	3	Running	Dario Franchitti
2011	17	16	0	Running	Dan Wheldon
2012	10	6	0	Running	Dario Franchitti
2013	6	8	1	Running	Tony Kanaan
2014	2	4	38	Running	Ryan Hunter-Reay
2015	7	5	2	Running	Juan Pablo Montoya
2016	11	9	24	Running	Alexander Rossi
2017	2	19	9	Running	Takuma Sato
2018	27	8	0	Contact	Will Power
2019	18	12	0	Running	Simon Pagenaud
2020	11	28	0	Running	Takuma Sato
2021	1	8	20	Running	Helio Castroneves

Team: 2001 - 2020=Team Penske, 2021=Meyer Shank Racing

「この勝利は献身的なハードワークと適切な人材によるものだ。それは私ひとりではそろえられない。マイケルとジムの力あってのことだ。とくに、マイケルによるチーム作りが良かったと思う。私のマシンを担当してくれたクルーのなかには何年もガナッシで働いた人材がいた。彼らは経験豊富で、新しいクルーたちと力を合わせて働くことができていた。私の担当エンジニアも素晴らしかった。アンドレッティ・オートスポートの勝利への貢献も私は高く評価している。彼らは私を全面的に歓迎してくれた。彼らは独自のシステムを築きあげており、私はそこから学ぶこととなった。一緒に仕事をするのに最高のハーヴィーのほか、5人も6人も同じように力を合わせて戦うことのできるドライバーたちがチームメイトになったんだからね。彼らがいなければ、今回の優勝を成し遂げることができなかったと思う。彼らは何年もインディで速いクルマを用意してきており、インディで絶対に勝ちたいと思っていた。だから、私にはチャンスがあると思っていたんだ」

　エリオのマイケルへの感謝は、今年のインディ500での青空のように澄み渡った、純粋なものだった。

「マイケルはレースに情熱を持っている。そこが大好きだ。自分もそういうタイプの人間だからね。食事をすればレースの話で盛り上がり、長い夜を過ごすことになる。私がヘルメットを被り、彼が無線のヘッドセットを着けたら、彼は仕事に没入する。怒りもするし、取り乱すこともあるが、彼は同時に幸せにもなる。そこがいい。彼が下す判断の正しさに感銘を受ける。成功するために自分を変える必要はない。そういうところが私は好きだ。そしてジム。彼はもう情熱の塊。そのうえ、彼は非常に頭がいい。レース業界に入ってから間もないけど、昔からレースの大ファン。彼は自分が何を求めているかを分かっている。マイケルとジムは偉大なるコンビ。彼らのパートナーシップは最高だ。彼らはインディ500で勝った。私たちには情熱があり、勝ちたいと思っている。私たちが一緒に戦っている理由はまさにそれなんだ」

　エリオはホンダとそのエンジンについても感謝を忘れなかった。「ホンダはすごい」。ニヤリと笑いながら続けた。

「この3年間、私はHPDとアキュラのスポーツカープロジェクトで一緒に働いていた。その後にインディをホンダと一緒に戦うことになったのだが、これが本当に素晴らしいことだった。彼らは私と何度も長時間のミーティングを行なった。素晴らしい組織、経験、情報によって技術の探求が可能になる。ホンダはそれをしてくれたし、IMSのヴィクトリーサークルに立つことができた。彼らは私たちに適切なものを提供する優れた能力を備えていた」

　エリオは、多くの人々が4度目について疑問を抱いていたであろうことを分かっていた。「私にもそれは理解できる。しかし、私は信じ続けた。それが決め手になったと思う。4度目の優勝を達成できた。それは私にとって信じられないような感激だった」。

INDYCAR



“スパイダーマン”を決めた後、襲い来る感傷をこらえきれなくなったのか、エリオはマイケル・シャンクの肩で咽んだ。（as）

86/BRZ

第4戦SUGOからレカロレーシングに加入

元GT500王者の小暮卓史 86／BRZレースに参戦決定!

Text：autosport web

2019年に発足し、国内最大級のワンメイクシリーズTOYOTA GAZOO Racing 86／BRZ Raceのプロフェッショナルクラスに参戦しているレカロレーシングは、シーズン当初に予告していたとおり７月24～25日に開催予定の第４戦SUGOより、長年スーパーGTで活躍してきた小暮卓史が新たにチームへ加入することを発表した。

長年にわたってホンダのエースドライバーとしてGT500クラスを戦い、現在はGT300クラスでJLOCのランボルギーニをドライブしている小暮だが、同じくGTドライバーたちが多数参戦している86／BRZレースへ参戦する。小暮が駆るマシンは、カーナンバー“909”で車両はスバルBRZを使用するとのことだ。

小暮が第４戦よりシリーズ初参戦を果たすことにともない、同チームは、佐々木孝太、井口卓人、小暮という３人のドライバー体制で、今季の残り８ラウンドを戦っていくことになる。

RECARO



RECARO



小暮にとって、はじめての市販車ワンメイクレース参戦になる。86／BRZシリーズが誇るレベルの高さを知っているというコメントを残しているだけに、今回の決断には相当な覚悟を持って下したものと思われる。86／BRZシリーズのプロクラスは現在、第３戦までを終了し10号車OTG TN滋賀 86を駆る菅波冬悟が２勝をマークし、ポイントランキングトップを独走している。

レカロジャパンは、自動車用本格フルバケットシート『プロレーサーRMS』の開発などに、モータースポーツを通じて得た知見や経験をフィードバックすることを目的とし、2019年にレカロレーシングチームを設立。同年より国内最大級のワンメイクシリーズである86／BRZレースに参戦し続け、さらなる自社製フルバケットシートの品質向上に努めている。

2021年シーズンのプロフェッショナルクラスに、ここまでチームは906号車RECARO 86 DLKをドライブする佐々木と、988号車RECARO BRZ BS Tをドライブする井口の２台体制で参戦。開幕戦もてぎ、第２戦富士、第３戦オートポリスを終えた時点で井口がランキング10位につけている。

長年、ホンダのエースとして国内のトップカテゴリーで存在感を発揮してきた小暮にとって、市販車ワンメイクカテゴリーへの参戦は今回が初めて。小暮は新たな経験を迎えようとしているが、自身は、果たして86／BRZのワンメイクシリーズにどのような印象を抱いているのだろうか。

参戦にあたって小暮は「86／BRZレースのプロクラスのレベルの高さ、ナンバー付きワンメイク車両の難しさは充分に理解しています」と、シリーズが持つレベルの高さを第一印象として真っ先に挙げている。

また、86／BRZレースのレベルの高さゆえに「（２年前の９月以来、レカロレーシングから参戦の誘いはあったが、）レースに参加したい気持ちと、簡単には参加できるレースではないという想いに葛藤してきました。ですが、（チームの熱心な誘いを受けて）ようやく決心がつきました」と今回の参戦にあたり、相当の覚悟を持って決断を下した胸の内も明かしてくれた。

レカロレーシングチームのチームマネージャーを務める前口光宏氏は「チームメイトの佐々木孝太選手も、井口卓人選手も、小暮卓史選手の加入を歓迎し、ともにテストを重ねてきました。チームメイトでもあり、同じレースを戦うライバルでもありますが、非常に良い関係を築けています。残りのレース全戦を３台で走り切りたいです」と抱負を語る。

なお、小暮がスバルの生産拠点がある群馬県の出身であること、スバル車で公式レースに参戦することは今回が初めてということもあり、地元のスバルディーラー、富士スバルがチームを全面的にバックアップすることを約束。同じくスバルBRZで参戦する井口がドライブする988号車と併せて、車両メンテナンスからレースメカニックのサーキットへの派遣などのサポートを小暮のマシンにも同様に行なっていく。

2019年９月からチーム加入を誘われていたものの、１年と10カ月ものあいだ葛藤し続けた小暮。悩み抜いたすえに参戦を決断した2010年のスーパーGTシリーズチャンピオンはいま、自身にとって新たな挑戦に闘志を燃やしているに違いない。40歳で“初挑戦”に注目が集まる。

Photo：RECARO ／ LAT ／ Red Bull

FORMULA 3

岩佐は3レースとも入賞
レース1ではトップ快走も

雨がらみの第2戦フランスは3人が勝利を分け合う

Text：autosport web

6月19〜20日、FIA F3第２戦がフランスのポールリカール・サーキットで開催され、レッドブルジュニアのデニス・ハウガー（プレマ）がポイントランキング首位をキープしている。同じくレッドブルジュニアでホンダ育成の岩佐歩夢（ハイテックGP）はレース１で一時トップを快走するなど、開幕戦スペインから前進し、３レースすべてを入賞圏内でフィニッシュしている。

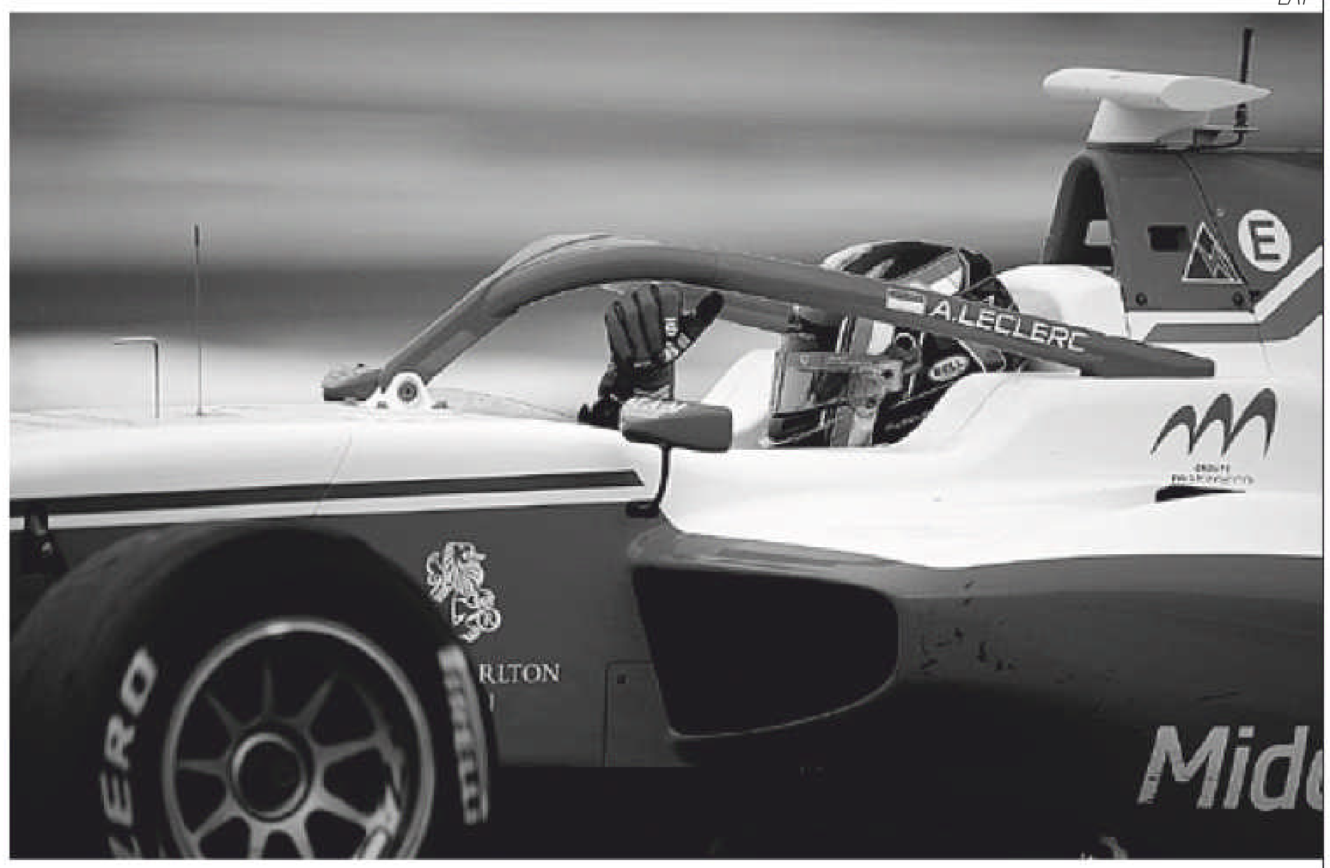
レース1はファイナルラップでDRSを使い、ビクトール・マルタンス（MPモータースポーツ）をパスしたアレクサンダー・スモリヤー（ART）が今季２勝目を飾った。岩佐は一時トップを快走し、３番手でフィニッシュしたもののペナルティを受け８位に降格。カラン・ウイリアムズ（イェンツァー）が３位表彰台を獲得している。

レース２はプレマ勢が好調で、アーサー・ルクレール（プレマ）がポール・トゥ・ウインで今季初優勝を達成した。レース後には兄シャルルル・ルクレールとフェラーリのマッティア・ビノット代表が祝福に訪れた。２位にチームメイトのホウガー、“非プレマ勢”ではマルタンスが唯一気を吐いて３位に入った。

雨模様となったレース３はハウガーとの一騎打ちを制したジャック・ドゥーハン（トライデント）が優勝。滑りやすいコンディションで優れたマシンコントロールを披露した。２位にハウガー、３位にはカイオ・コレ（MPモータースポーツ）がマルタンスとの攻防を制し、表彰台を獲得した。

ポイントランキングは、66点のハウガーが首位。２番手に60点のマルタンス、３番手は58点のドゥーハン、岩佐は15点でレース２を制したルクレールらと同率の12番手となった。次戦オーストリアは７月２日〜４日に開催される。

LAT



（上）開幕戦では３レースともノーポイントに終わったルクレールだが、第２戦の２レースでは僚友ハウガーを下し今季初勝利。（下）レース１では、５番手グリッドから好ダッシュを見せ、中盤では激しくトップ争いを演じた岩佐。しかしそのバトルで、コース外走行のペナルティがとられたため、今季初の表彰台を逃した。



Red Bull

FORMULA E

レース2好走のウェーレインは“不適切な”ファンブースト使用で降格

“ラテン系のふたり”が初開催のプエブラを攻略

Text：autosport web

6月19〜20日、メキシコのプエブラで第８〜９戦プエブラE-Prixがダブルヘッダーで開催され、第８戦はルーカス・ディ・グラッシ（アウディスポーツ・アプト・シェフラー）、第９戦はエドアルド・モルタラ（ロキット・ベンチュリ・レーシング）が優勝を飾っている。

昨年までのメキシコ戦は、F1も開催されているアウトドローモ・エルマノス・ロドリゲスで行なわれてきたが、今シーズンは開催サーキットが変更された。

19日に開催された第８戦は、ドライコンディション。レースディスタンスは通常どおり45分＋１周だ。レースがスタートすると、パスカル・ウェーレイン（タグ・ホイヤー・ポルシェ）がPPから一度も順位を譲ることなくトップでチェッカーを受けた。ところが、レース終了後ポルシェ陣営に落とし穴が待っていた。フィニッシュした瞬間「チームがレース前に使用するタイヤセットを宣言していなかった」ことを理由に、ウェーレインおよびチームメイトのアンドレ・ロッテラーの２台に失格裁定が下されたのだ。

この結果、２位のディ・グラッシが繰り上がり、３位でチェッカーを受けたレネ・ラストとともにアウディの２台がワン・ツー・フィニッシュを飾った。３位にはモルタラ（ロキット・ベンチュリ・レーシング）が続いている。

翌20日に開催された第９戦は、前戦の雪辱を晴らすべく猛チャージを仕掛けた２番手ウェーレインを抑える格好でモルタラが優勝。その後方では、このレースでPPを獲得したオリバー・ローランド（ニッサン・eダムス）との争いを制したニック・キャシディ（エンビジョン・ヴァージン・レーシング）が嬉しい初表彰台を獲得している。

ところが、前戦に続き２位ウェーレインにまたしても不運が襲う。レース後「ファンブーストを不適切に使用した」として、５秒加算ペナルティが科され４位に降格。好調な週末を過ごしていただけに、ウェーレインとポルシェ陣営にとっては痛すぎる裁定となった。

その結果、優勝はモルタラで変わらないものの、キャシディが２位、ローランドが３位に繰り上がりっている。

フォーミュラEの次戦は７月10〜11日にアメリカ・ニューヨークで開催される予定だ。



LAT

第２レース勝者のモルタラは、猛追するウェーレインを完封しこちらも２シーズンぶりとなる勝利をつかみ取った。



LAT

ディ・グラッシにとって、この勝利は2018/19年シーズンの第10戦以来、２年ぶりのものとなった。

Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：XPB

ルイス・バスコンセロス ● Luis Vasconcelos
Nationality：Portugal

ウイリアムズ新代表の狙い

「勝者の文化」は根付くのか

組織の再編を断行中のウイリアムズが
ラリー界で名を挙げたヨースト・カピートを新代表に据えた
これで低迷しっぱなしの名門は復活するのか

サイモン・ロバーツがウイリアムズを離脱した。ウイリアムズ家がチームを去ったあと、暫定チーム代表を任されたロバーツは、2020年12月に正式なチーム代表に就任したばかりだった。

だが、これはウイリアムズが生まれ変わろうとしていることを示す明確なサインだ。そして、ゆっくりとではあるが、確実に築かれつつある新組織は、ヨースト・カピートとフランソワ・グザビエ・ドゥメゾンが抱く「レーシングチームはこうあるべき」という理想を反映したものになるだろう。

カピートは過去に二度、F1で仕事をしてきたが、いずれも目立った成功を収めるには至らなかった。最初に加わったザウバーでは、ペーター・ザウバーとレオ・レスが形成するインナーサークルに入れず、チームの指導体制にうまく溶け込むことができなかった。その後、フォルクスワーゲンのWRCチームを率い、世界選手権を４連覇して名を上げたカピートは、マクラーレンのCEOの職をオファーされて16年９月にF1に戻ってきた。ところが、それもわずか４カ月で終止符が打たれた。彼を招いたロン・デニスが失脚し、ザック・ブラウンが敷いた新体制には、もはやカピートの居場所はなかったのである。

だが、今年２月にウイリアムズのCEOに迎えられたカピートには、チームを思いどおりに運営する権限が与えられている。これは彼にとって、気心の知れた信頼できる人物を重要なポジションにつけられることを意味し、その最初のステップとしてテクニカルディレクターに招聘したのがドゥメゾンだった。彼はフォルクスワーゲンがWRCを連覇した時期の技術責任者で、カピートの狙いは当時の「勝者の文化」をウイリアムズで再現することにあった。

ドゥメゾンの着任にともない、ファクトリーの技術サイドの運営は彼に任され、ロバーツはレーシングチームの責任者となった。だが、複数のインサイダーの話によると、このふたりの仲は決して良くはなかったという。

また、少なくとも２年ほど前から、ウイリアムズのレースチームとファクトリーの製作部門とのあいだでは、しばしば不協和音が生じていた。サーキットで働く人々が「ファクトリーから届くパーツに重大な欠陥がある」と不満を述べ、製作部門を指弾すると、それに対してファクトリーのスタッフは「レースチームが間違ったパラメータでクルマを走らせた」と反撃する、といったようにだ。

それと同時に、チームでは長年ウイリアムズで働いてきた人々と、おもに元マクラーレンのスタッフで構成される「新派閥」との深い確執も表面化していた。後者は、２年前にマクラーレンが組織のスリム化を断行した際に解雇され、その後ウイリアムズで再び職を得た人たちだが、同じく“元マクラーレン”のロバーツがウイリアムズに来たことでやや増長していたのである。ウイリアムズのある古株メンバーは、私に次のように語っていた。

「マクラーレン出身の連中は私たちを完全に無視し、格下の人間のように扱っている。昔からウイリアムズにいる者たちは、まったく何も分かっていないとでも言わんばかりの態度なんだ。彼らとのあいだには、根深い対立がある」

カピートとドゥメゾンは、こうした問題を放置することはできないと考えた。そして、元マクラーレン派閥のリーダーと見られていたロバーツを放逐し、チームから排除したのである。ふたつの陣営に分断されたスタッフが、ひとつにまとまって密接に協力しあえるようにならなければ、チームは前へ進めないからだ。

今後、カピートはチームを完全に掌握するべく、ともにフォルクスワーゲンをラリー界の頂点に導いた仲間のなかから、さらに何人かをウイリアムズに呼び入れる可能性が高い。心から信頼できる人々を周囲に集め、上級スタッフが結束の固い少人数のユニットとして機能するようになれば、チーム全体が円滑に動き始めるというのが、彼の考えなのである。

カピートにとって重要なのは、一日も早くチームの再生を完了させることだ。ドリルトン・キャピタルが、彼の仕事を長い目で見てくれるとは限らない。オーナーの信頼をつなぎとめ、ウイリアムズを18年以来の極度の低迷から救い出すには、まず22年シーズンの序盤戦から一定の成果を挙げていく必要があるだろう。



今号のレポーター

ジョン・オレオビクツ
John Oreovicz
インディアナポリス在住のベテラン記者。インディカーは20年以上にわたり取材し続けているほか、NASCARやドラッグレースもカバーする。

from
Worldwide Pressroom
各国モータースポーツ最新事情 Lap.210

IMSAはプロトタイプ黄金期を謳歌する

新たな北米プロトタイプ最高峰カテゴリー、LMDhは2023年に本格導入される
すでに複数のメーカーがこの新クラスに参入予定だが、その数は今後もどんどん増えていきそうだ

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：LAT

アメリカのスポーツカーレースは、2014年に複数の派閥がIMSAのもとに統合されて以来、着実に発展し続けている。さらに、2023年に新最高峰カテゴリーであるLMDhが本格導入されれば、ウェザーテック・スポーツカー選手権は大きなブームを迎えそうだ。

LMDhは現行のデイトナ・プロトタイプ・インターナショナル(DPi)をベースに、マイルドハイブリッド・パワートレーンを加えたものだ。各メーカーはLMP2シャシーに独自のエンジンとボディワークを搭載できるため、低コストで独自の色を出すことができる。ご存じのとおり、この新カテゴリーは北米でのレースだけでなく、ル・マン24時間をはじめとした国際格式のイベントにも参戦できることから、数多くのメーカーがエントリー予定だ。アウディやポルシェ、アキュラなどはすで参入を表明しており、キャデラックもそれに続くものと思われる。同ブランドとDPiでパートナーシップを結んでいるダラーラも、この関係がLMDhにも引き継がれることを期待している。また、フォルクスワーゲングループはランボルギーニやベントレーを含めてIMSA参戦拡大を検討していると言われており、これら以外にも関心を寄せているメーカーがいくつかあるようだ。

この「標準シャシーに各メーカーが独自にエンジンとエアロキットを載せる」というコンセプトは、まずインディカーが2012年に採用した。なお、この10年間で3回アップデートされてきたダラーラ製の“セーフティ・セル”だが、関係者はこの現行シャシーが引退するのは2023年末になると見ている。インディカーでは、新たな自動車メーカー（あるいは航空宇宙産業のマニュファクチャラー）の参入といったシリーズが期待したような成果は得られなかったが、IMSAではそれを上回る結果を残していると言えよう。DPiマシンは、2017年まで使われていた頑丈だが見栄えの悪いグランダム・プロトタイプからの正常進化形として人気を博し、IMSAのコンペティターたちがル・マンに復帰する道筋を作ったことで、前述のように多数のメーカーを惹きつけている。

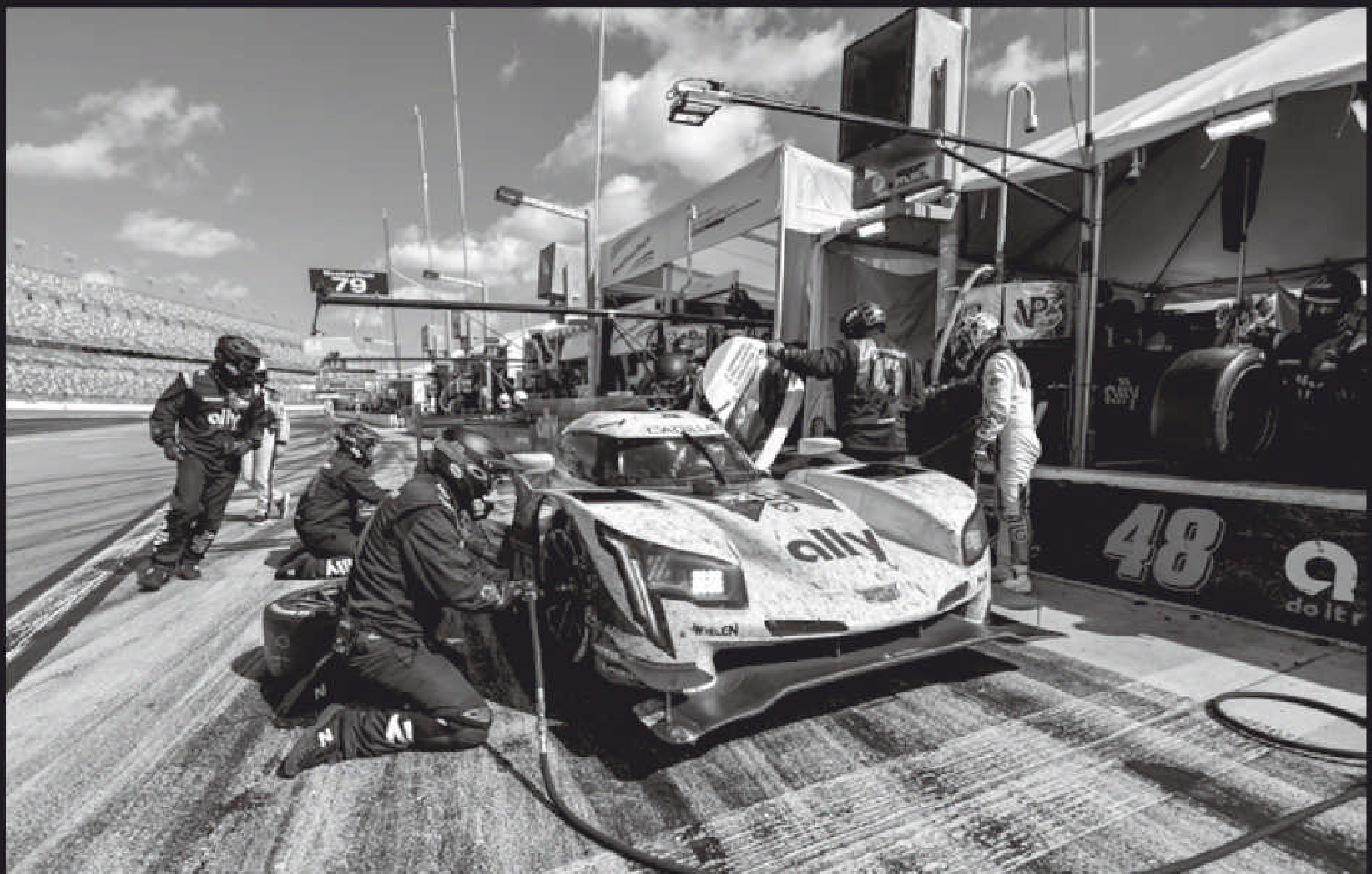
いまや世界中のモータースポーツは、好き嫌いに関わらず、NASCARの“管理されたコンペティション”という哲学を、何らかのかたちで模倣している。これはNASCARの成功の方程式であり、長きにわたって「低コスト、平等、安定」という成果を出してきた。NASCARはIMSAにとって親会社に当たる。IMSAは彼らの親会社やインディカーから得た教訓をもとに、僅差の戦いと、メーカーに多大な価値を約束する、未来のフォーマットを作り上げた。

目下のところ、LMDhに対する反応は、ル・マン・ハイパーカー（LMH）をはるかにしのいでいる。LMHは2021年に採用されているが、同規定車両を走らせているのは現状ではフルワークス体制で戦うトヨタと、プライベーターながらなかなかにプロフェッショナルなグリッケンハウスだけだ。WECの開幕戦スパ6時間では、LMHマシンがスタンダードなLMP2マシンに“苦戦”を強いられていた。ちなみに、かつてLMP2はIMSAにおいてDPiより1周あたり2～3秒ほど遅くなるように調整を受けていた。

IMSAとFIAは、2023年のLMHとLMDhのコンバージェンスについて、今年6月下旬に初めての直接会合を行なう予定だった。ふたつのクラス間の平等性を生み出すための性能調整に関する議論が、今後1年半の最大の争点になることが予想される。

まだ決まっていないことはあるが、IMSAは来たるべき黄金時代をすでに謳歌している。IMSA会長のジョン・ドゥーナンはこう語る。

「すでに公表されている内容や、我々のLMDhプラットフォームに対する検証に大いに期待している。今後、さらなる情報や承認事項がアップデートされることを心待ちにしている。LMDhとIMSAのスポーツカー選手権の未来は明るい」



ダラーラをベースとしたDPiマシンを投入しているキャデラックもLMDh参入が噂される。なお、ダラーラのコンサルタントであるマックス・アンジェレッリは、2023年のデイトナ24時間のLMDhクラスには24台が集まると信じているようだ。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

フォーミュラカー体験のすゝめ

最近、ジュニア・フォーミュラカーを使った体験試乗企画がさまざまなかたちで催されるようになってきた。一般人にとってフォーミュラカーは近寄りがたい乗り物なので、ファンを増やすためにはとても良い傾向だと思っている。モータースポーツは見るのも楽しいが、やはり実際に走って得られる興奮は特別なものだ。

と言う僕は、ここしばらく自分で走るレースやサーキットでのスポーツ走行から遠ざかっていた。数年前に現役復帰しようかと考えたけれど、ちょうどグランツーリスモSPORTを使った簡易シミュレータを我が家に導入してすっかりそれにハマってしまったこともあり「もう年齢も年齢だからeモータースポーツに転向したほうが身のためなのかなあ」と観念していた。

でも、たまたまJAF F4の現役選手であるハンマー伊澤さんがフォーミュラカーを使った練習会を開くと聞いて、突然寝ていた子が起き、参加申し込みをすることとなった。結構なお金は使ったけれど、結論から言えば参加して良かった。丸１日JAF F4を走らせて翌日は全身筋肉痛になったけれど、頭のなかのサビがすっかり落ちたような爽快感を得て、大げさだが何か生まれ変わったような気分にすらなった。

こんな快感を知れば、どんな人だってレースの虜になる。体験さえすれば、ライセンスを取得する人間だって増えるだろうし、レースを見ようという人間だって増えるだろう。人間は、知らないモノには近寄ろうとしない。美味しいものを食べればまた食べたいと思うけれど、知らないものはなかなか口にいれないようなものだ。

「それならば、どんどんモータースポーツを体験させればいい」という発想は大昔から存在した。だが、そこには大きな壁があって、いまでもそれは変わっていない。

たとえば、富士スピードウェイにマイカーを持ち込みスポーツ走行をする料金は、現在20分間4500円となっている。鈴鹿サーキットは30分6600円。それぞれ入会金あるいはサーキットライセンス取得料金など４万円近い初期費用が別途必要である。もちろん、ショップ主催の走行会など何らかのイベントでコースを貸し切りにした場合はこの限りではないのだが、どこかで相応の金がかかっていることに変わりはない。TVで格好いいレースを眺めてその気になって「よし、この週末は自分で走りに行ってみよう！」と気軽にチャレンジするわけにはなかなかいかないのが実情だ。

僕は以前、サーキットの担当者に「もっと走行料金を下げるとか、入会金やサーキットライセンス取得料金を下げて手間を減らすなどできないものか？　そうすれば利用者は格段に増えるはずで、営業的には結局プラスになるのではないか」と提案したことがある。だが担当者は「その理屈は承知しているが、そんなに簡単な話ではない」とぼくに説明してくれた。

説明を要約すれば、コストや手間などの「障壁」は、なくしたくてもなくせないものだ、ということになる。なぜかと言えば、手軽にサーキットを走れるようにすると、意識の低いユーザーが増えて危険なことになると予想できるからなのだそうだ。なるほど、それは納得できる。

サーキットで限界走行をするためには自制心や他者に対するマナーが不可欠だ。それが分からない単なる無謀な腕自慢がサーキットに大挙して押し寄せれば、そこで何が起きるかは容易に想像できる。安全な環境を守るためには簡単に入って来られないような壁が必要なのだ。

入りやすくしたくても入りやすくできない。増やしたくても増やせない。モータースポーツの抱える宿命がここにある。

というわけで、ここはひとつ、きちんとした意識を持っていて、なおかつ次の一歩を踏み出せない方々にあらためて「実際に走ること」をオススメしておく。eモータースポーツもいいが、やはり実際にクルマ、とりわけフォーミュラカーを走らせる快感は別物なのだ。

TOM'Sが始めたフォーミュラ体験コースはFIA F4を使った約45分間の走行で６万円から。ハンマー伊澤選手の練習会はJAF F4を使って、イヤと言うほど（笑）走り６万2500円。どちらもレーシングコースではなくドライビングパレットを使った走行になるが、フォーミュラカードライビングの基礎を味わうには充分だ。これを高いと考えるか安いと考えるかはそれぞれの考え方次第である。



Photo：酒井聖一（Seiichi Sakai）

auto sport No.1556 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

6/15 [tue]

IMSA コルベット・レーシングが、ウェザーテック・スポーツカー選手権第8戦ロードアメリカから4台目のシボレー・コルベットC8.Rを投入すると発表。8月21〜22日開催に開催されるWEC第4戦ル・マン24時間に先駆け実戦テストを行なう方針を明らかに

6/16 [wed]

F1 FIA、第6戦アゼルバイジャンGPで相次いで発生したタイヤパンクを受け、再発防止策として内圧監視を厳格化すると発表

F1 オコン、アルピーヌとの契約を2024年まで延長。同時にメルセデスのマネジメントも継続することもあわせて明らかに

INDY アロウ・マクラーレンSP、第8戦デトロイトでのクラッシュにより負傷したフェリックス・ローゼンクヴィストの代役として、第9戦からケビン・マグヌッセンを起用すると発表

6/17 [thu]

F1 アストンマーティン、かつてアルファロメオでチーフデザイナーを務めたルカ・フルバットをチームの新エンジニアリングディレクターとして迎えることを発表した。これにともない、テクニカルディレクターのアンドリュー・グリーンはチーフテクニカルオフィサーに即時就任することが明らかに。技術部門の体制強化を図る

F1 6月29日に予定されていた、2019年型メルセデスW10を使用したロマン・グロージャンのプライベートテストが新型コロナウイルスの影響により延期となったことが明らかに。代替日程については未定

F1 ホンダ、6月18〜20日に開催される第7戦フランスGPより、パワーユニットのブランディングバッジとして『Honda e：TECHNOLOGY』を新たに使用すると発表

WEC LM GTE Proクラスに参戦するウェザーテック・レーシングが8月22〜23日に開催される第4戦ル・マン24時間へ向けドライバーラインアップを発表。アール・バンバーとローレンス・ファントールがクーパー・マクニールのチームメイトとして加入したことなどが明らかに

RALLY クロスカントリーラリーのFIA世界選手権化が世界モータースポーツ評議会（WMSC）により承認される。同イベントの主催団体であるアモリ・スポーツ・オーガニゼーション（A.S.O.）がグローバルプロモーターに任命されたことなどが明らかに

6/18 [Fri]

GTWC BMW、新型M4 GT3を6月22〜23日に実施されるスパ・フランコルシャン24時間へ向けた公式テストに投入すると発表

ETCR ヒュンダイグループ傘下のHTWOがゼロエミッション実現へ向けた活動の一環として、6月18〜20日に開幕を迎えるピュアETCRシリーズへ燃料電池発電機を供給すると発表

『オートスポーツ』No.1555 発売

6/19 [sat]

F1 第7戦フランスGP 予選 レッドブルのマックス・フェルスタッペンがポールポジションを獲得。2番手にメルセデスのルイス・ハミルトン、3番手にメルセデスのバルテリ・ボッタス

F3 第2戦フランス レース1 ARTのアレクサンダー・スモリヤーが優勝。2位にMPモータースポーツのビクトル・マルタンス、3位にイェンツァーのカラン・ウィリアムズ

F3 第2戦フランス レース2 プレマのアーサー・ルクレールが優勝。2位に同じくプレマのデニス・ハウガー、3位にマルタンス

FE 第8戦プエブラ アウディスポーツ・アプト・シェフラーのルーカス・ディ・グラッシが優勝。2位に同じくアウディスポーツ・アプト・シェフラーのレネ・ラスト、3位にロキット・ベンチュリ・レーシングのエドアルド・モルタラ

SF 第4戦SUGO 予選 carenex TEAM IMPULの関口雄飛がポールポジションを獲得。2番手にDOCOMO TEAM DANDELION RACINGの牧野任祐、3位にP.MU/CERUMO・INGINGの阪口晴南

INDY 第9戦ロードアメリカ 予選 チーム・ペンスキーのジョセフ・ニューガーデンがポールポジションを獲得。2番手にアンドレッティ・オートスポートのコルトン・ハータ、3番手にメイヤー・シャンク・レーシングのジャック・ハーベイ

IGTC SRO、現時点でアウディ、ランボルギーニ、メルセデスAMGの3メーカーで争われる2021年のマニュファクチャラー選手権について、新たにポルシェが加わると発表

DTM 開幕戦モンツァ レース1 リアム・ローソン（フェラーリ488 GT3）が優勝。2位にヴァンサン・アブリル（メルセデスAMG GT3）3位にマキシミリアン・ゲーツ（メルセデスAMG GT3）

6/20 [sun]

F1 第7戦フランスGP 決勝 フェルスタッペンがポール・トゥ・ウイン。2位にハミルトン、3位にレッドブルのセルジオ・ペレス go to p.16

F3 第2戦フランス レース3 トライデントのジャック・ドゥーハンが優勝。2位にハウガー、3位にMPモータースポーツのカイオ・コレ

FE 第9戦プエブラ モルタラが優勝。2位にエンビジョン・ヴァージン・レーシングのニック・キャシディ、3位にニッサン・e.ダムスのオリバー・ローランド

SF 第4戦SUGO 決勝 DOCOMO TEAM DANDELION RACINGの福住仁嶺が優勝。2位に大湯都史樹、3位に関口 go to p.26

INDY 第9戦ロードアメリカ 決勝 チップ・ガナッシのアレックス・パロウが優勝。2位にハータ、3位にチーム・ペンスキーのウィル・パワー go to p.47

DTM 開幕戦モンツァ レース2 シェルドン・ファン・デル・リンデ（BMW M6 GT3）が優勝。2位にニコ・ミューラー（アウディR8 LMS）、3位にルーカス・アウアー（メルセデスAMG GT3）

6/21 [mon]

OTHER 女性ドライバーによる国際的なシングルシーターレースであるWシリーズが2021年の公式スパークリングワインパートナーにイタリアのフェッラーリを迎えたことを明らかに

6/22 [tue]

OTHER 86/BRZ Raceのプロフェッショナルクラスに参戦しているRECARO Racing、7月24〜25日に開催予定の第4戦SUGOより小暮卓史が加入すると発表。これによりチームは佐々木孝太、井口卓人、小暮という3名のドライバーラインアップに

6/23 [wed]

GTWC スパ・フランコルシャン24時間"テストデー"が6月22〜23日に行なわれ、BMW M4 GT3を駆ったニック・イェロリーが総合トップタイムをマーク

6/24 [thu]

F1 アブダビGPの開催地であるヤス・マリーナ・サーキットが、2021年最終戦に向けて実施するコースレイアウト変更の詳細を発表。ターン7前のシケインを撤廃するなどのオーバーテイク促進策が明らかに

WRC 第6戦ケニア デイ1 SS1が行なわれセバスチャン・オジエ（トヨタ・ヤリスWRC）がトップ。2番手にカッレ・ロバンペラ（トヨタ・ヤリスWRC）、3番手にエルフィン・エバンス（トヨタ・ヤリスWRC）

6/25 [fri]

F1 レッドブル、空力開発部門の責任者を務めるダン・ファローズがチームから離脱すると発表

F1 FOM、中止となった10月3日に決勝が予定されていた第14戦シンガポールGPの代わりにトルコGPを開催すると発表

DTM シェフラー、開幕戦モンツァにエントリーした3台のマシンがシェフラーのステア・バイ・ワイヤ技術の『スペースドライブ』を搭載したと発表

DTM シリーズが、7月23〜25日に開催される第2戦ラウジッツリンクで1日あたり最大1万人までに限定し観客の動員を再開すると発表

WRC 第6戦ケニア デイ2 SS2〜7が行なわれヌービルが総合トップをキープ。2番手に勝田、3番手にオィット・タナック（ヒュンダイi20クーペWRC）

6/26 [sat]

F1 FOM、2014年から毎年ソチ・オートドロームで開催してきたロシアGPの開催地を、23年からサンクトペテルブルク近郊のオートドローム・イゴラ・ドライブへ変更すると発表

F1 第8戦シュタイアーマルクGP 予選 フェルスタッペンがポールポジションを獲得。2番手にボッタス、3番手にハミルトン

WRC 第6戦ケニア デイ3 SS8〜13が行なわれティエリー・ヌービル（ヒュンダイi20クーペWRC）が総合トップへ浮上。2番手に勝田貴元（トヨタ・ヤリスWRC）、3番手にオジエ

6/27 [sun]

F1 第8戦シュタイアーマルクGP 決勝 フェルスタッペンが優勝。2位にハミルトン、3位にボッタス go to p.8

WRC 第6戦ケニア デイ4 SS14〜18が行なわれオジエが総合優勝。2位に勝田、3位にタナック go to p.22

7/2 [fri]

IMSA ワトキンスグレン2時間40分

『オートスポーツ』No.1556 発売 この号です

7/3 [sat]

F3 第3戦オーストリア

7/4 [sun]

F1 第9戦オーストリアGP
F3 第3戦オーストリア
INDY 第10戦ミド・オハイオ
GTWC 第5戦ミサノ

7/10 [sat]

GTWC 第10戦ニューヨークE-Prix
WTCR 第3戦スペイン

7/11 [sun]

FE 第11戦ニューヨークE-Prix
WTCR 第3戦スペイン

7/16 [fri]

WRC 第7戦エストニア

7/17 [sat]

F2 第4戦イギリス
WRC 第7戦エストニア

7/18 [sun]

F2 第10戦イギリスGP
F2 第4戦イギリス
WTCR 第3戦モンツァ6時間
GT 第3戦もてぎ
WRC 第7戦エストニア

7/24 [sat]

FE 第12戦ロンドンE-Prix

7/25 [sun]

FE 第13戦ロンドンE-Prix
DTM 第2戦ラウジッツリンク

7/30 [fri]

『オートスポーツ』No.1557 発売

※このページの情報は6月28日(月)時点のものです

auto sport CONTENTS

auto sport 2021年7/16号・7/30号 合併号（隔週金曜日発売）
2021年7月2日発売　第58巻第13号　通巻1556号

No.1556 7/16・7/30 合併号

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	廣本　泉	Izumi Hiromoto
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
	柴崎拓見	Takumi Shibasaki
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi

FROM PIT CREW

●この週末は、うれしいニュースが相次いだ。目が離せなかったのはWRCケニアにおける勝田貴元の戦いぶりだ。他者の脱落があったにせよ、世界王者と互角に渡り合う姿を見て純粋にシビれた。オーストリアではレッドブル・ホンダがメルセデスを真っ向勝負で打ち破っての４連勝。そのレースからは、もはや風格さえ感じさせられた。「世界に挑む日本」という構図にはもはや説明は不要だろう。国内では１週間前のスーパーフォーミュラSUGOで福住仁嶺が念願の初優勝を果たすなど、とても濃密な２週間だった。ドライバーの技量やハード面の技術レベルに関して言えば、国内トップフォーミュラも決して世界に引けを取っているとは思わない。しかし、興行面に課題が残ることは事実だ。どうすればさらなる盛り上がりをはかれるか。今号60ページからの特集で自分自身もあらためて勉強となり、そのヒントが見えた気がする。　（田中）

●ホンダが新型シビックをワールドプレミアしましたね。この新型でもタイプＲが発売されるとのことで、とてもうれしく思います。しかし、個人的に気になっているのは、タイプＲじゃないグレードの6MT車。現行型の6MTは控えめに言っても素晴らしかったですね。今度は果たして……？　（きゃりー）

●ふとレッドブルふたりが今回のシュタイアーマルクＧＰで使用するヘルメットを眺めていたところ、じつはフェルスタッペンとペレスはかなり良い関係を築けているのだなと思える要素を見つけました。お互いのヘルメットカラーリングのベース色が逆なんです。ペレスが白、フェルスタッペンが黄色ですから普段とは逆。こういうことをできるのも、ある意味レッドブルが“常勝”になったひとつの要因なのかもしれませんね。さて、昨年から本誌の編集に携わられていただきました私マルでございますが、この号を持ちまして編集部から卒業することになりました。みなさまの叱咤激励などご声援いただいたことは将来忘れず、糧としてまいります。これまで誠にありがとうございました。　（マル）

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

3 Formula 1 ［F1ストーブリーグ情報］待たれる王者の決断
8 Round 8 シュタイアーマルクGP 4連勝／4連敗の重圧
16 Round 7 フランスGP ［Highlight］攻めの“BOXコール”
20 ［F1 Sideways］演算能力を凌駕した“ハンター”の負けん気
22 WRC Round 6 ケニア 勝田貴元、WRC初表彰台 現地直送インタビュー
43 オジエが今季４勝目で地固め
26 SUPER FORMULA Round 4 SUGO 雨ノチ晴レ。
44 DTM Round 1 モンツァ 独自BoPは“要調整”もバトルは本物
45 ETCR Round 1 バレルンガ ETCRがイタリアで産声上げる
46 ELMS “チャレンジド”チームでELMS参戦
47 INDYCAR 若手台頭で止まらない「勢力図シフト」
48 ［インタビュー］エリオ・カストロネベス STILL CLIMBING.
52 OTHER 小暮卓史が86/BRZレース参戦へ／フォーミュラE 第8&9戦 ほか

FEATURE

30 ［短期集中連載］レーシングドライバー 第7世代インタビュー ニッポンのワンダーボーイたち 野尻智紀 —— 何が起きても自分のせい。

SPECIAL FEATURE

60 1973-2021 国内トップフォーミュラ激闘史 特集 世界を討て。日本一の“その先”をかけた戦い
［PROLOGUE］Japanese Top Formula LEGEND 星野一義 ——「そこで一番になれ」
66 ［CHAPTER 1］日本と欧州の歴史 途切れず、来季50年目へ
68 ［CHAPTER 2］参戦状況の変遷 マルチメイクの凄まじさ
70 ［CHAPTER 3］1973-1977 全日本F2000選手権 フォーミュラ・リブレ規格での幕開け
74 ［CHAPTER 4］1978-1986 全日本F2選手権 技術を競う場、「ミニF1」へ
78 ［CHAPTER 5］1987-1995 全日本F3000選手権 世界にも認められた最盛期
82 ［CHAPTER 6］1996-2012 全日本選手権フォーミュラ・ニッポン 日本独自路線を進んだ、成功と逆風
86 ［CHAPTER 7］2013-2021 全日本スーパーフォーミュラ選手権 世界から日本へ、日本から世界へ
92 ［EPILOGUE］F1への“ショートカッター”を目指せ。

IRREGULAR

36 レカロ —— KEEP THINKING TO WIN 戦いの流儀
38 ラリージャパンを楽しみ尽くすための「必勝法」—— Vol.1「アイテナリーの読み方」
40 ラリーを楽しみ尽くすための「サービスパークの歩き方」

REGULAR

54 F1 DEEP NETWORK
55 from Worldwide Pressroom
56 全日本MS会議
57 auto sport before & after
97 ［連載］クルマとレースを感じるコラム ピット・イン —— いしいしんじ
98 PRESENT FOR READERS

SAN-EI
CORPORATION

特集

世界を討て。

日本一の〝その先〟をかけた戦い

1973-2021

国内トップフォーミュラ激闘史

- F2000
- F2
- F3000
- FORMULA NIPPON
- SUPER FORMULA

Text : 大串 信（Makoto Ogushi）
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／田村 翔（Sho Tamura）
SAN-EI



S.Tamura

PROLOGUE

Japanese Top Formula **LEGEND**

星野一義



S.Tamura

日本でトップフォーミュラがシリーズ戦として始まったのは1973年
ヨーロッパF2選手権に倣った『全日本F2000選手権』だった
その後シリーズ名を変えながら、現在のスーパーフォーミュラに至る
F2000、F2、F3000という3つのシリーズでタイトルを獲得した唯一の男
そして、いまなお監督として戦い続ける、星野一義
国内トップフォーミュラの〝かつて〟と〝いま〟を訊く





「そこで一番になれ」

それまで日産の契約ドライバーとしてツーリングカーレースに出場していた星野一義は１９７４年、26歳のときに自分の金と、当時関係の深かった鈴木誠一から受けた援助を使ってＦＪ１３００を購入し、フォーミュラカーレースにデビューした。

「それは乗りたいよ。だってそのころ日産で乗っていたのがＦＦのチェリーだよ。踏めばアンダーで戻せばキックバックでもう大変だった。それに比べればフォーミュラカーはミッドシップレイアウトで前後重量バランスが素晴らしく、しかも空力があってセットアップで自由に操縦性を変えられる。すごいなぁって思った」

だからと言って日産はフォーミュラカーレースに関わっていなかったので、すべて自費で準備しなければならなかった。ＦＪ１３００デビュー戦は5月の鈴鹿フォーミュラレース。日本のトップフォーミュラカーレースとして前年に始まった全日本Ｆ２０００選手権シリーズの開幕戦であったが、Ｆ２０００クラスの参加台数が5台と少なく、決勝レースは格下の全日本ＦＪ１３００選手権と混走で行なわれた。ここに星野は出走したのだ。

デビュー戦であるにもかかわらず、星野は2番手を1秒5引き離し、それまでのＦＪ１３００コースレコードを6秒4も短縮する2分11秒0を記録してポールポジションを獲得。Ｆ２０００クラスとの混走だった決勝レースで



S.Tamura　S.Tamura

Japanese Top Formula **LEGEND**

星野一義

「なんだこいつは？ と思われるくらいでないとダメだと思っていた」

も2位を15秒ちぎった独走でフィニッシュし、フォーミュラカーレース初優勝を遂げた。ちなみにこのレースで総合優勝を遂げたのは、ヒーローズ・レーシングからF2000クラスに出走した前年チャンピオンの黒澤元治、2位は生沢徹、3位は高原敬武であった。

驚異の新鋭として注目を浴びた星野の勢いは止まらなかった。星野はこのシーズンのうちになんとかF2000クラスへステップアップしようとするが、さすがにF2000を自費で購入するわけにはいかない。もちろん新人の星野にシートをオファーするチームもなかった。

そこで星野が目をつけたのが、コジマエンジニアリングが所有する旧式マシン、サーティースTS15であった。コジマエンジニアリングはこのマシンで前年のF2000シリーズに参加していたが、74年はマーチ／BMWに切り替え、サーティースはガレージにしまいこんで放置していたのだ。

「倉庫に眠っていたサーティースに目をつけたけど、積んでいるエンジンはフォードBDAで、当時はもうマーチ／BMWが主流だったからBDAのサーティースなんて勝ち目がないのは分かっていた。でもコジマのオーナーだった小島（松久）さんとは僕が2輪モトクロス選手だった時代から親しかったから、なんとかそれで走らせてもらえないかと頼み込んだんだ。そうしたら『星野がそう言うなら転がすか』って、本当にホコリを払うみたいな状態で出してくれた。あのころ、全部自力でレースに出たのは僕だけだよ」

こうして星野は11月のJAFグランプリで国内トップフォーミュラカーレースにデビューした。そして非力なマシンを操った星野はなんと3位入賞を果たす。この活躍に目をつけた日本モーターレーシングセンター（ビクトリーサークルクラブ）が翌75年、F2000のシートを星野に用意することになる。ビクトリーサークルクラブは、富士スピードウェイをベースにレースを主催していたプロモーターで、国内トップフォーミュラの振興に力を入れていた。チャンスを得た星野は75年、



S.Tamura

SAN-EI



■ **Kazuyoshi Hoshino**

全日本F2000選手権
1975・1977 CHAMPION

全日本F2選手権
1978 CHAMPION

全日本F3000選手権
1987・1990・1993 CHAMPION

1947年7月1日生まれ。二輪のモトクロスレースを経て、1969年に四輪レースへ転向。国内トップフォーミュラには、74年の全日本F2選手権第4戦鈴鹿でデビューし、3位表彰台。翌年には全日本チャンピオンとなる。国内トップフォーミュラでタイトルを6度獲得し、96年にフォーミュラ引退。その最終年でも開幕戦鈴鹿で優勝、シリーズランキング3位だった。その後は自身のチーム、チームインパルの監督として、トップフォーミュラに挑み続けている。


S.Tamura


S.Tamura

星野一義

全日本F2000にレギュラードライバーとして取り組み、シリーズチャンピオンとなる。現代にたとえれば、春にF3でデビューした新人が秋にはスーパーフォーミュラの表彰台に立ち、翌年シリーズチャンピオンになるに等しい戦績である。

みんなで良くしていこうよ

こうして星野は国内トップフォーミュラのスターへの道を突進することになった。当時、星野はどんな心境にあったのだろうか。

「少々速いだけではダメだ、這い上がれないとダメだ、何だこいつは？と思われるくらいでないとダメだと思っていた。チャンスがあればなんでも出て『あいつはとんでもないヤツだ、でも速い』と印象付けたんだ」

近年、国内では自動車メーカーが整備したドライバー育成プログラムがあり、入門フォーミュラカーレースで好成績を残せばその先にステップアップの道が用意されている。いまや国内トップフォーミュラカーレースである全日本スーパーフォーミュラ選手権に出走している選手の大半は、こうした育成プログラムに乗ってステップアップした選手だ。なかにはその路線に乗って海外へ進出し、F1を目指すと公言する若手も少なくない。星野が「這い上がって」きた道とは大きく異なる。

「ぜんぜん違うよ。僕がやり始めたころはちょっと飛行機に乗って海外に行くなんてことすら、金銭的にも環境的にも考えられない時代だったのよ。いまの子と考え方が違ったのは当然ですよ。僕は海外のF2へプライベートで行ったけど、そのとき1レースで1200万円かかった。もしそれを年間10レースやったら1億2000万円。プライベートでできるわけがない」

若き星野もまた海外を指向した時期があったが、海外で活動する環境を整えることはできず活動を断念し、その後は国内レースに専念することになる。そのぶん、星野の国内レースに対する思いは激しいものになった。

「チャンピオン獲ることしか考えていなかった。なにがなんでも俺は一番になるんだ、と。モーターサイクルのときからそうだったけど、日本だ海外だと言うより先に、とにかく目の前のレースで一番になるんだと、そのことしか考えていなかった」

星野が参加する国内トップフォーミュラには海外から有力選手が次々参戦したが、星野は国内選手の先頭に立って海外勢と格闘を繰り広げた。

「ふざけんじゃない、（海外から来て日本のレースで活躍することは）もう絶対に許さない、と決めてた」と星野は笑う。だが一方で、来襲する海外選手の実力を高く評価していた。

「（海外には）すごいヤツがいるなと思った。だって、日本に初めて来てパッと乗って、5周かそこら走っただけでベストラップに近いタイムをポンポンと出すんだ。すごいなって思ったよ。だけどそう簡単に引き下がれないと燃えたよね」

星野がこうして国内トップフォーミュラカーレースに専念し、そこでなにがなんでも一番になろうと海外選手を含めた挑戦者と戦ったことが、国内トップフォーミュラがそのレベルを上げ、ここまで歴史を積み重ね続けた要因のひとつとなったことは間違いない。

74年のF2000にデビュー、その後F2、F3000、フォーミュラ・ニッポンと、国内トップフォーミュラを背負って戦い続けた星野は、97年開幕を前に現役引退を表明して、その舞台から退いた。23シーズンのあいだ通算6回、F2000、F2、F3000のシリーズでチャンピオンを獲得した星野にとって、もっとも思い出に残るマシンは75年シーズンに乗っていたF2000、マーチ742／BMWだったという。

ビクトリーサークルクラブが限られた予算のなかで用意したマーチは、1年落ちのマシンでBMWエンジンは1基のみだったので、絶対に壊さないよう気を配りながら走る必要があった。

「レース前には5周ぐらい走ると、もう走ったらダメって言われるような状態だった。でも本当にもう、走るだけで面白かった。いやもう、楽しかった」

こんな状況でありながら初めての国内トップフォーミュラでシリーズチャンピオンとなり、その後国内レースのトップ選手として君臨した星野は、現在の国内トップフォーミュラをどう眺めているのだろうか。

「友達に富士のレースのパスをあげても来ないのよ。なんで来ないと思う？『クルマが行き帰り渋滞するのが目に見えているからだ』って言うんだよ。小田急ロマンスカーで新宿から1時間

M.Hirata


国内トップフォーミュラは常にレベルの高い戦いを続けてきた。だが、その魅力をファンに伝えるのは難しい。「僕なら興行のプロをすぐに入れる」と、星野氏は打開策を口にする。



S.Tamura

「日本だ海外だと言うより、目の前のレースで一番になることしか考えていなかった」

で御殿場に着いて、そのまま用意されたバスで富士スピードウェイに来て、弁当食べながらレース観戦してそのまま帰れるような、そういう仕組みを考えないとダメだよ」

さらに星野は国内トップフォーミュラが、大規模なレーシングビジネス化した過程で突き当たり、現在に至るまで解決できていない問題を指摘する。

「興行として成り立たないとダメだよね。F1ではバーニー（エクレストン）がマフィアだのなんだのと噂があったけど、本当にマフィアであったとしても、あれだけの金を各チームに配分して払えばみんなついていく。だけど、日本ではまずJRPが金を持っていって給料を取って、チームには金が回ってこない。これでは興行にはつながらないよ。興行のプロを入れないからなんだよね。僕ならすぐ入れる」

ただ、国内トップフォーミュラを背負ってきた星野の言葉は、あくまでも前向きだ。

「金が回らなくて会社が潰れて逃げた人をいっぱい見てきた。だけど僕は逃げない。誰か悪者を作るんじゃなくて、みんなで協力してなんとかしたいと思っているんだよね」

年	特記
1999	**ペドロ・デ・ラ・ロサ** 97年全日本選手権フォーミュラ・ニッポン チャンピオン（96-97年参戦）。99-02、05-06スポット、10、11スポット、12年F1（最上位2位）。
2001	**アレックス・ユーン** 00-01年全日本選手権フォーミュラ・ニッポン参戦。01年イタリアGPでF1デビュー。02年F1（最上位7位）。
2003	**ラルフ・ファーマン** 02年全日本選手権フォーミュラ・ニッポン チャンピオン（97-02年参戦）。03年F1（最上位8位）。
2016	**ストフェル・バンドーン** 16年全日本スーパーフォーミュラ選手権シリーズ4位。16年のF1バーレーンGPにスポット参戦。17-18年F1（最上位7位）。
2017	**ピエール・ガスリー** 17年全日本スーパーフォーミュラ選手権シリーズ2位。17年のマレーシアGPでF1デビュー。17-21年F1（優勝1回）。

日本と欧州の歴史 途切れず、来季50年目へ

（トップフォーミュラ／F1直下のカテゴリー）

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato ／本誌）
Photo：SAN-EI

年	日本のトップフォーミュラ（チャンピオン）		欧州 F1直下のカテゴリー（チャンピオン）	
1967			ヨーロッパF2選手権	ジャッキー・イクス
1968			ヨーロッパF2選手権	ジャン=ピエール・ベルトワーズ
1969	JAFグランプリ	レオ・ゲオゲーガン	ヨーロッパF2選手権	ジョニー・セルヴォ=ギャバン
1970	JAFグランプリ	ジャッキー・スチュワート	ヨーロッパF2選手権	クレイ・レガツォーニ
1971			ヨーロッパF2選手権	ロニー・ピーターソン
1972			ヨーロッパF2選手権	マイク・ヘイルウッド
1973	全日本F2000選手権	黒澤元治	ヨーロッパF2選手権	ジャン=ピエール・ジャリエ
1974	全日本F2000選手権	高原敬武	ヨーロッパF2選手権	パトリック・デパイエ
1975	全日本F2000選手権	星野一義	ヨーロッパF2選手権	ジャック・ラフィー
1976	全日本F2000選手権	高原敬武	ヨーロッパF2選手権	ジャン=ピエール・ジャブイーユ
1977	全日本F2000選手権	星野一義	ヨーロッパF2選手権	ルネ・アルヌー
1978	全日本F2選手権	星野一義	ヨーロッパF2選手権	ブルーノ・ジャコメリ
1979	全日本F2選手権	松本恵二	ヨーロッパF2選手権	マルク・スレール
1980	全日本F2選手権	長谷見昌弘	ヨーロッパF2選手権	ブライアン・ヘントン
1981	全日本F2選手権	中嶋悟	ヨーロッパF2選手権	ジェフ・リース
1982	全日本F2選手権	中嶋悟	ヨーロッパF2選手権	コラード・ファビ
1983	全日本F2選手権	ジェフ・リース	ヨーロッパF2選手権	ジョナサン・パーマー
1984	全日本F2選手権	中嶋悟	ヨーロッパF2選手権	マイク・サックウエル
1985	全日本F2選手権	中嶋悟		クリスチャン・ダナー
1986	全日本F2選手権	中嶋悟		イヴァン・カペリ
1987	全日本F3000選手権	星野一義		ステファノ・モデナ
1988	全日本F3000選手権	鈴木亜久里		ロベルト・モレノ
1989	全日本F3000選手権	小河等		ジャン・アレジ
1990	全日本F3000選手権	星野一義		エリック・コマス
1991	全日本F3000選手権	片山右京		クリスチャン・フィッティパルディ

ヨーロッパF2に倣い新設。レース専用エンジンの搭載も認めたため“F2000”を名乗る。

1976年、ヨーロッパF2でレース専用エンジンの使用が認められ、日本でも呼称を“F2”に。

国際F3000の開始から２年遅れでスタート。鈴木亜久里、片山右京、中野信治、高木虎之介などが全日本F3000からF1へ。

量販エンジンをベースとした1300～1600cc、最大６気筒のNAエンジンを使用してスタート。1972年からは2000cc以下となり、76年には純レーシングエンジンの使用も認可された。

世界を討て。日本一の“その先”をかけた戦い 1973-2021 F2000 / F2 / F3000 / FORMULA NIPPON / SUPER FORMULA

日本でのフォーミュラカーレース初開催は、64年5月に鈴鹿で行なわれた第2回日本グランプリ。外国人招待選手を中心とするジュニア・フォーミュラのレースで、その後、舞台を富士に移した日本グランプリでも開催されるが、メインレースはスポーツプロトタイプカーが務め、フォーミュラはいわゆる前座レースという立場にあった。そうした状況を打開すべく、フォーミュラをメインレースとして開催したのが69年のJAFグランプリであり、これが国内トップフォーミュラの〝元祖〟となる。

その頃、ヨーロッパでは67年、チャンピオンシップが初めてかけられたF2選手権がスタートしていた。日本では遅れること6年、73年に全日本F2000選手権が始まる。名称こそF2とF2000という違いがあれど、これは日本ではレース専用エンジンの使用を認めたためであり、基本的にはF2規定に準拠したものだ。当初は参加台数も観客も多いとは言えない状況にあったが、76年に富士で初めてF1が開催されると、長谷見昌弘、星野一義、高原敬武、桑島正美がスポット参戦。77年にも高橋国光、星野、高原が参戦し、F1との接点が生まれたことで国内トップフォーミュラへの関心も徐々に高まっていった。

さらに、全日本F2選手権からは中嶋悟が日本人で初めてフルタイムF1ドライバーとなり、全日本F3000選手権時代はF1とのつながりも深まり、サーキットは観客で満たされた。国内トップフォーミュラの歴史で最盛

国内トップフォーミュラからF1にフル参戦を果たしたおもなドライバー

1987 中嶋 悟
81-82、84-86年全日本F2選手権チャンピオン（77-86年参戦）。87-91年F1（最上位4位）。

1988 鈴木亜久里
88年全日本F3000選手権チャンピオン（85-86年スポット、87-88年参戦）。88年のF1日本GPにスポット参戦。89-95年F1（最上位3位）。

1989 ジャン・アレジ
89年全日本F3000選手権にスポット参戦（第1戦鈴鹿、第2戦富士ともにリタイア）。同年フランスGPでF1デビュー。89-01年F1（優勝1回）。

1991 ミハエル・シューマッハー
91年全日本F3000選手権の第6戦SUGOにスポット参戦し2位。同年ベルギーGPでF1デビュー。91-06、10-12年F1（チャンピオン7回）。

1992 片山右京
91年全日本F3000選手権チャンピオン（88-91年参戦）。92-97年F1（最上位5位）。

1992 ジョニー・ハーバート
91年全日本F3000選手権シリーズ10位（90-91年参戦）。89、90-91スポット、92-00年F1（優勝3回）。

1993 エディ・アーバイン
93年全日本F3000選手権シリーズ2位（91-93年参戦）。93年の日本GPでF1デビュー。94-02年F1（優勝4回）。

1994 ミカ・サロ
94年全日本F3000選手権シリーズ7位（91-94年参戦）。94年の日本GPでF1デビュー。95-98、99スポット、00、02年F1（最上位2位）。

1994 ハインツ=ハラルド・フレンツェン
93年全日本F3000選手権シリーズ9位（92年第9-11戦～93年参戦）。94-03年F1（優勝3回）。

1997 ラルフ・シューマッハー
96年全日本選手権フォーミュラ・ニッポン チャンピオン。97-07年F1（優勝6回）。

1997 中野信治
96年全日本選手権フォーミュラ・ニッポン シリーズ6位（92、94スポット、95-96年参戦）。97-98年F1（最上位6位）。

1998 高木虎之介
97年全日本選手権フォーミュラ・ニッポン シリーズ6位（94スポット、95-97、00、05-07年参戦）。98-99年F1（最上位7位）。

国内という枠からの脱却、アジアのスタンダードフォーミュラとしてのグローバル展開を目指し、全日本選手権スーパーフォーミュラとして再スタート。2016年からは全日本スーパーフォーミュラ選手権と改称。

国際F3000がワンメイク化されたのを機に、JRP（日本レースプロモーション）を運営母体としてスタート。当初は従来のF3000規定を継続していたが、1999年からは新しい国際F3000の安全基準のみを採り入れ、車両規則は独自のレギュレーションを定めた。

年	全日本スーパーフォーミュラ選手権／全日本選手権フォーミュラ・ニッポン／全日本F3000	FIA F2選手権／GP2 Series／国際F3000選手権
2021		
2020	山本尚貴	ミック・シューマッハー
2019	ニック・キャシディ	ニック・デ・フリース
2018	山本尚貴	ジョージ・ラッセル
2017	石浦宏明	シャルル・ルクレール
2016	国本雄資	ピエール・ガスリー
2015	石浦宏明	ストフェル・バンドーン
2014	中嶋一貴	ジョリオン・パーマー
2013	山本尚貴	ファビオ・ライマー
2012	中嶋一貴	ダヴィデ・ヴァルセッキ
2011	アンドレ・ロッテラー	ロマン・グロージャン
2010	ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ	パストール・マルドナド
2009	ロイック・デュバル	ニコ・ヒュルケンベルグ
2008	松田次生	ジョルジオ・パンターノ
2007	松田次生	ティモ・グロック
2006	ブノワ・トレルイエ	ルイス・ハミルトン
2005	本山 哲	ニコ・ロズベルグ
2004	リチャード・ライアン	ヴィタントニオ・リウッツィ
2003	本山 哲	ビヨン・ビルドハイム
2002	ラルフ・ファーマン	セバスチャン・ブルデー
2001	本山 哲	ジャスティン・ウィルソン
2000	高木虎之介	ブルーノ・ジュンケイラ
1999	トム・コロネル	ニック・ハイドフェルド
1998	本山 哲	ファン・パブロ・モントーヤ
1997	ペドロ・デ・ラ・ロサ	リカルド・ゾンタ
1996	ラルフ・シューマッハー	ヨルグ・ミューラー
1995	鈴木利男	ヴィンセンツォ・ソスピリ
1994	マルコ・アピチェラ	ジャン＝クリストフ・ブイヨン
1993	星野一義	オリビエ・パニス
1992	マウロ・マルティニ	ルカ・バドエル

FIA F2選手権
ピレリタイヤのワンメイクで、初年度のみ旧GP2マシン使用。2018年以降、シャシーはダラーラ、エンジンはメカクローム（V6、3400cc、シングルターボ）のワンメイク。

GP2 Series
シャシーはダラーラ、エンジンはメカクローム（V8、4000cc、NA）、タイヤはF1公式サプライヤー製（2005-10年ブリヂストン／2011-16年ピレリ）のワンメイク。2008-11年にはアジアシリーズも開催された。

国際F3000選手権
コスト削減のため、当初はかつてF1で使われていたフォード・コスワースDFVエンジン（V8、3000cc、NA）を再利用。しかし、シーズンが進むにつれてシャシーおよびエンジンがマルチメイク化。タイヤは1986年からエイボンのワンメイク。1996年からはシャシーがローラ、エンジンがザイテック（V8、3000cc、NA）のワンメイクに。

もうひとつのF1直下カテゴリー

ワールドシリーズ・バイ・ニッサンとユーロカップ・フォーミュラ・ルノーV6が合併して設立。シャシーはダラーラ、エンジンはニッサン（V6、3500cc、NA）、タイヤはミシュランのワンメイク。F1とF3の中間カテゴリー、GP2と同等に位置づけられ、2007年からシリーズチャンピオンには自動的にF1スーパーライセンスも発給されている。しかし、15年導入のスーパーライセンスポイントシステムで冷遇されると、15年シーズンを最後にルノーがスポンサー契約を終了。出走台数が大幅に落ち込み、17年シーズン後にシリーズが消滅した。おもな参戦ドライバーはセバスチャン・ベッテル、ダニエル・リカルド、ジュール・ビアンキ、ストフェル・バンドーン、エステバン・オコン、ピエール・ガスリー、ニコラス・ラティフィなど、多数がF1へ。

Formula Renault 3.5
チャンピオン

2005	ロバート・クビカ
2006	アレックス・ダニエルソン
2007	アルバロ・パレンテ
2008	ギド・ヴァン・デル・ガルデ
2009	ベルトラン・バゲット
2010	ミカエル・アレシン
2011	ロバート・ウィケンズ
2012	ロビン・フラインス
2013	ケビン・マグヌッセン
2014	カルロス・サインツJr.
2015	オリバー・ローランド
2016	トム・ディルマン
2017	ピエトロ・フィッティパルディ

期となった90年には、1戦平均で5万人超の観客が集まったという。

日本では、国際F3000選手権がワンメイク化されたのを機に、マルチメイクを続けるためにフォーミュラ・ニッポンへと移行。このとき、欧州のF1直下カテゴリーの後を追う流れは止まることとなった。しかし、いまのスーパーフォーミュラに至るまで、最高峰のドライバーがレベルの高い戦いを繰り広げるという本流に変わりはない。世界的な評価も高く、だからこそストフェル・バンドーンやピエール・ガスリーがF1への準備期間に日本にやってきた。そして、そこで日本人ドライバーが勝利した。日本にいても世界は討てる――。73年から途切れることなく続く歴史には、意義がある。

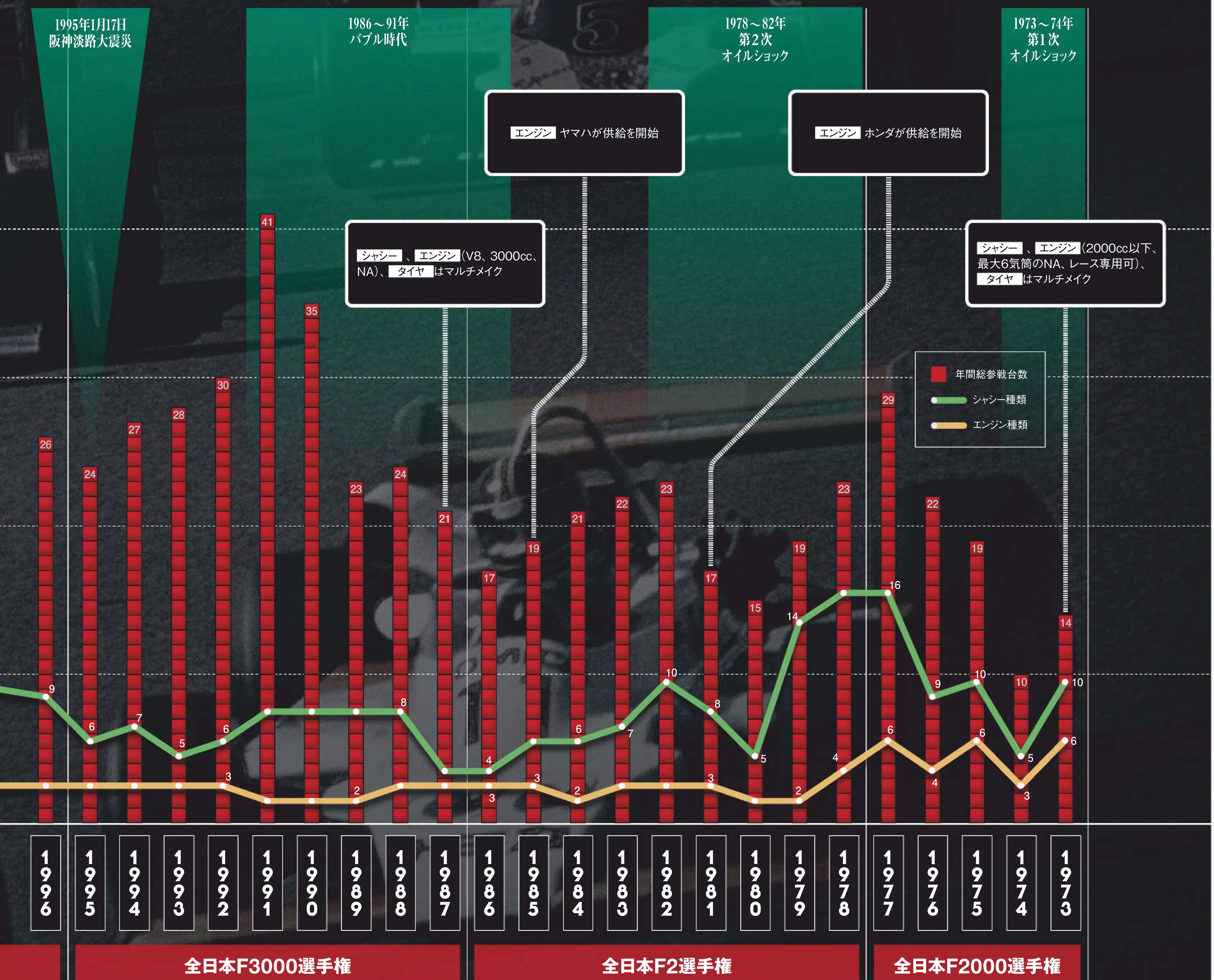
参戦状況の変遷
マルチメイクの凄まじさ

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato／本誌）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／上尾雅英（Masahide Kamio）／SAN-EI

モータースポーツは、お金がかかるスポーツだ。どんなに優れた才能、身体を持ち合わせていたとしても、その身ひとつで勝負できないのがほかのスポーツとは異なるところ。いい道具なくして、この世界で勝つことはできないのだから。

ゆえに、その盛況は経済情勢と密接な関係にある。下のグラフは、スポット参戦も含めた年間の総参戦台数、シャシーとエンジンの種類をまとめたもの（編集部調べ）。オイルショックやリーマン・ショックという世界を巻き込んだ恐慌に陥ると、年間総参戦台数が減る。バブル時代には91年に41台という最多台数を集めたが、バブル崩壊とともに大きく数を減らした。

それは、開発側にとっても同じだ。




SAN-EI

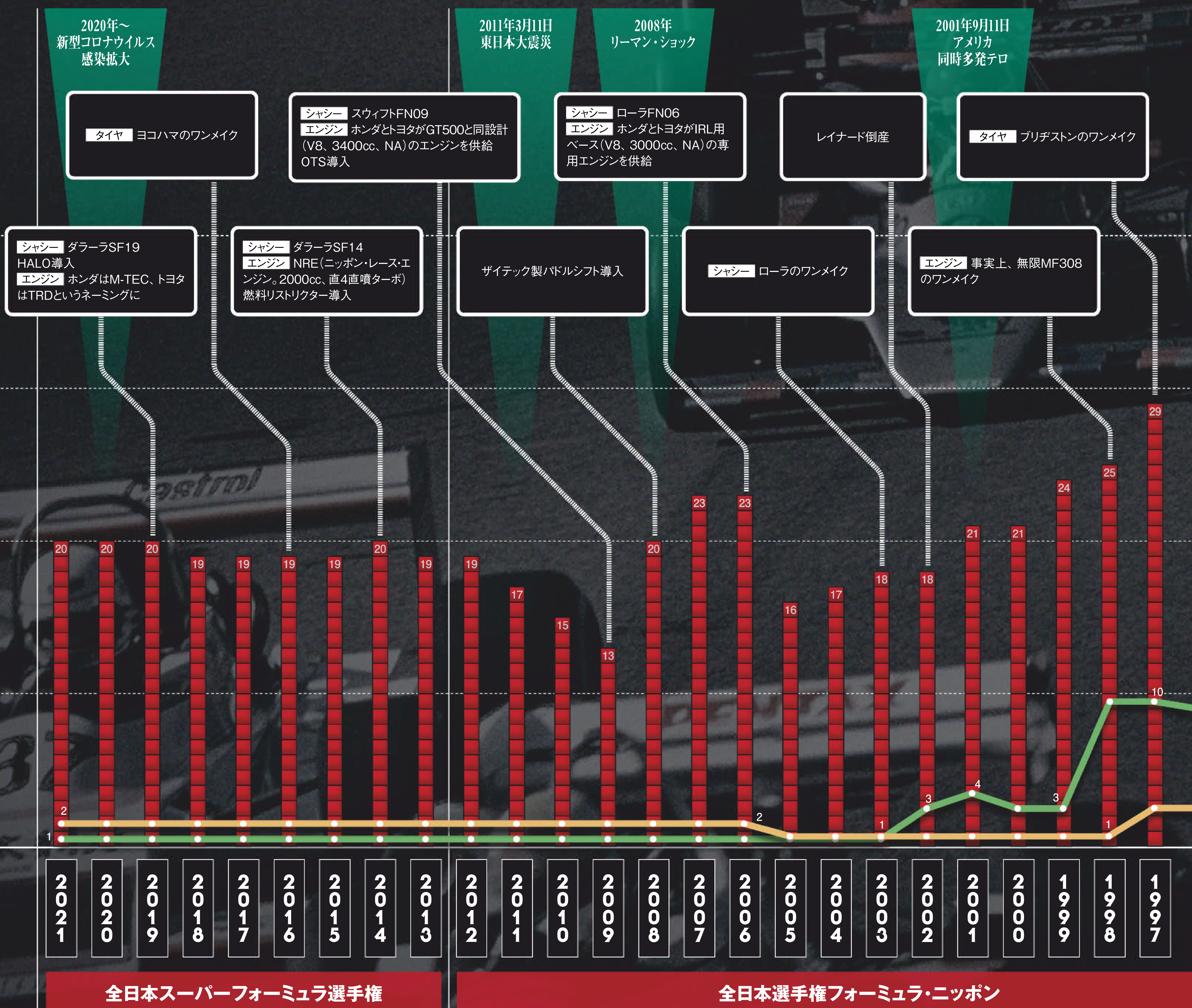

SAN-EI


SAN-EI

“いい道具”を作るために、技術の進化はとどまることがない。技術競争は互いを高め、レースのレベルを引き上げる。そこにファンもついてくる。だが、技術競争はコスト高騰の原因であり、国際F3000選手権では1986年からタイヤ、96年からはシャシーとエンジンもワンメイクとなった。日本でもその潮流には逆らえず、ワンメイク化が進んでいった。

　マルチメイクには魅力が詰まっていた。参戦側は自由に道具を選べる。フォーミュラはドライバーズレースと言われるが、熱心なファンにとってはハード面の戦いも興味の対象になる。94ページの国内トップフォーミュラのタイム推移と照らし合わせると分かるが、マルチメイク時代はタイムが上昇しているのに対し、ワンメイクになるとタイムは横這いになる。技術競争があるかないかの違いだ。もっとも、ワンメイク化によって生まれるコスト面のメリットは大きい。さらに、使用される道具の平準化が果たされることで、純粋なドライバーズレースとしての色合いが濃くなることも間違いない。

　マルチメイクとワンメイクは、それぞれ表裏一体の関係だ。F1に代表されるように、ドライバーだけでなくコンストラクターの技術競争をシリーズの魅力として標榜するのであればマルチメイクは是となるが、かつてのGP2、現在のFIA F2のように“純粋なドライバーズレース”と割り切るのであればワンメイクという選択が正しいことになる。シリーズが掲げるコンセプトにより、その正解は変化する。




M.Hirata


M.Kamio

CHAPTER 3

1973-1977

全日本F2000選手権

フォーミュラ・リブレ規格での幕開け

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：SAN-EI



1974 CHAMPION
高原敬武
［ マーチ742／BMW 12/6 ］

70年代を代表するドライバーのひとりが高原。全日本F2000の74年と76年王者、富士GCでも73年、75年、76年にタイトルを獲得。F5000との混走のため非選手権ではあるが、74年4月には日本人で初めてF1レースに出走も果たした（F1クラス9位）。



1969
JAFグランプリ

フォーミュラレースの振興とF1誘致を目指し、メインタイトルが初めてフォーミュラにかけられて開催されたのが69年のJAFグランプリ。統一規格のないリブレとしての開催で、多彩なマシンが疾走。同じくリブレとなった全日本F2000の礎となったレースだ。

日本のモータースポーツは１９６0年代、量産車をベースに改造を加えて製作した競技車両あるいはその進化型である競技専用２座席スポーツカーによるレースが主流となって盛んになっていった。競技に特化した車両であるフォーミュラカーは増えず、なかなか盛んにはならなかった。

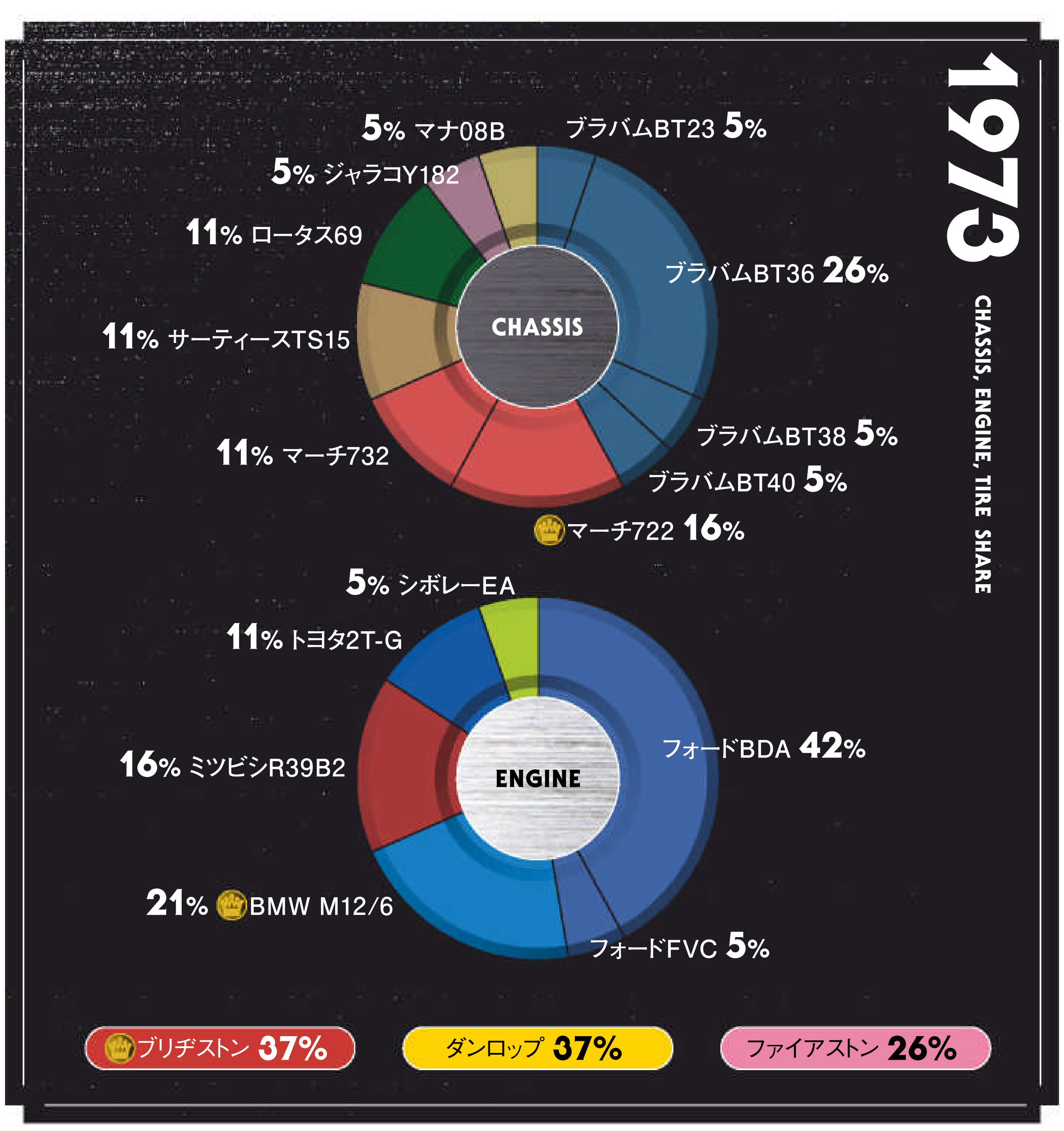
　そこでＪＡＦは１９６９年、海外からマシンとドライバーを招いてＪＡＦグランプリを開催した。日本にフォーミュラカーレースを定着させて機運を高めるとともにノウハウを蓄積し、将来的にはＦ１グランプリを呼ぼうという計画であった。

　このレースにはオーストラリア・ニュージーランドで開催されていたタスマンシリーズの主要エントラントが招かれた。本場ヨーロッパのＦ２選手権を呼ぶよりも距離的に近く、タスマンシリーズ側も日本へ遠征することについて手間やコストの面で折り合いがつきやすかったからだ。当時のタスマンシリーズは基本Ｆ２規格ではあったが、排気量１６００ccと規定されていた本場Ｆ２とは異なり最大排気量を２５００ccとしたフォーミュラ・リブレ規格で運営されており、ＪＡＦグランプリも同じ規定で開催された。

　国内自動車メーカーでは、ミツビシがいち早くフォーミュラカーレース用エンジンの開発に着手。１０００ccのＦ３エンジンを経て、67年にはＦ２規格の１６００ccエンジンを搭載したコルトＦ２を開発して国内レースやマカオＧＰに参加しており、ＪＡＦグランプリに向けてはドライバーに当時ヨーロッパで武者修行中だった生沢徹を起用、来襲する海外勢を迎え撃った。

　しかし、69年のＪＡＦグランプリではタスマン勢がレースの主導権を握って１・２フィニッシュ。それでもミツビシの加藤爽平が3位に入賞し、フォーミュラに対する国内レース界の関心を高めるきっかけとなる。翌70年のＪＡＦグランプリも主体はタスマン勢だったが、ＪＡＦはあわせて当時Ｆ１グランプリで活躍する若手のジャッキー・スチュワートを招聘した。ミツビシは前年に引き続き生沢を起用してコルトＦ２を投入、海外勢と日本勢の対決が注目を浴びた。レースでは結局スチュワートが優勝、生沢はトラブルでリタイアしたが、2位には永松邦臣が駆るミツビシ・コルトＦ２Ｄが続いた。

　ＪＡＦはさらに国内におけるフォーミュラカーレースの振興策を打ち出し、



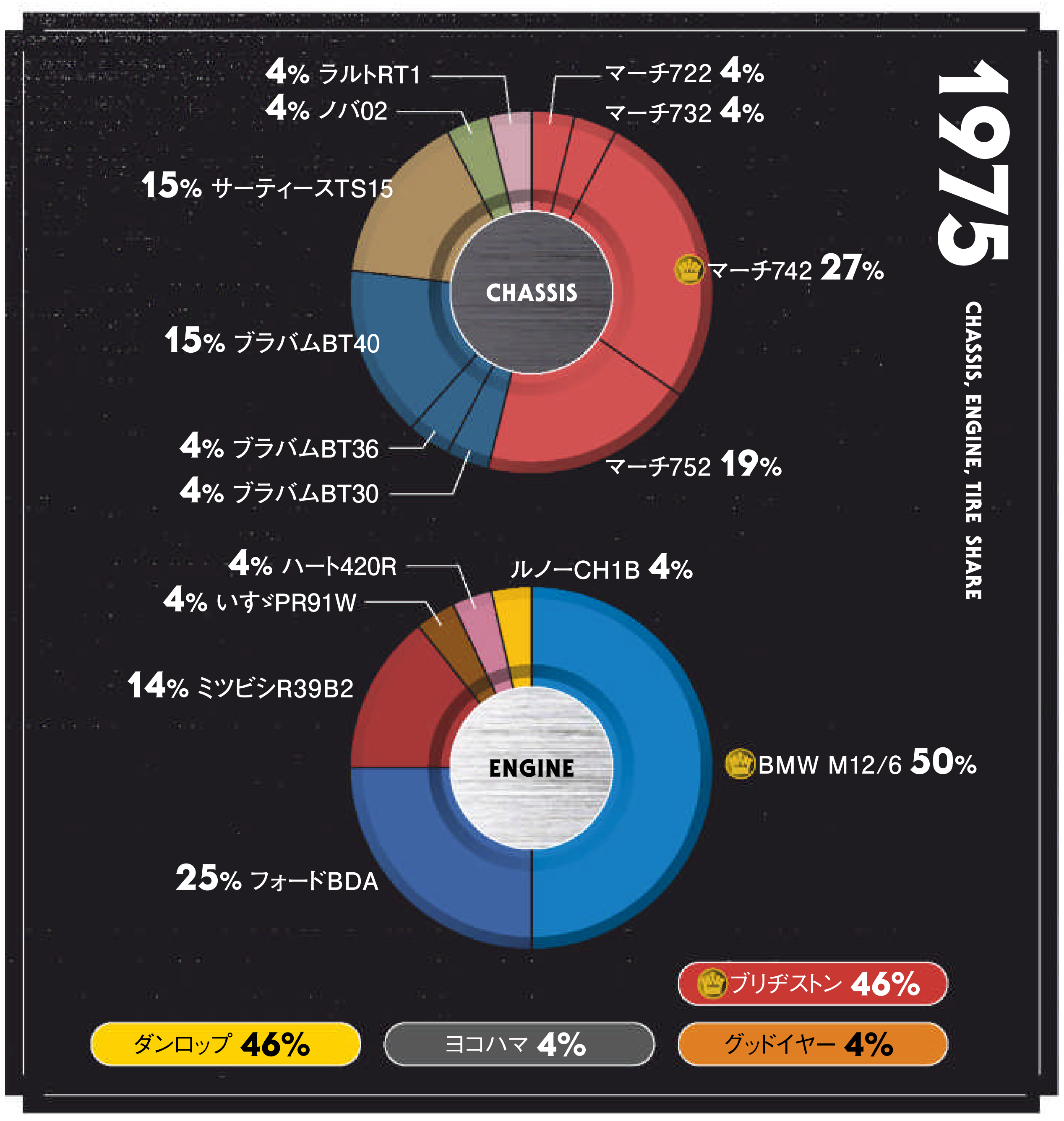


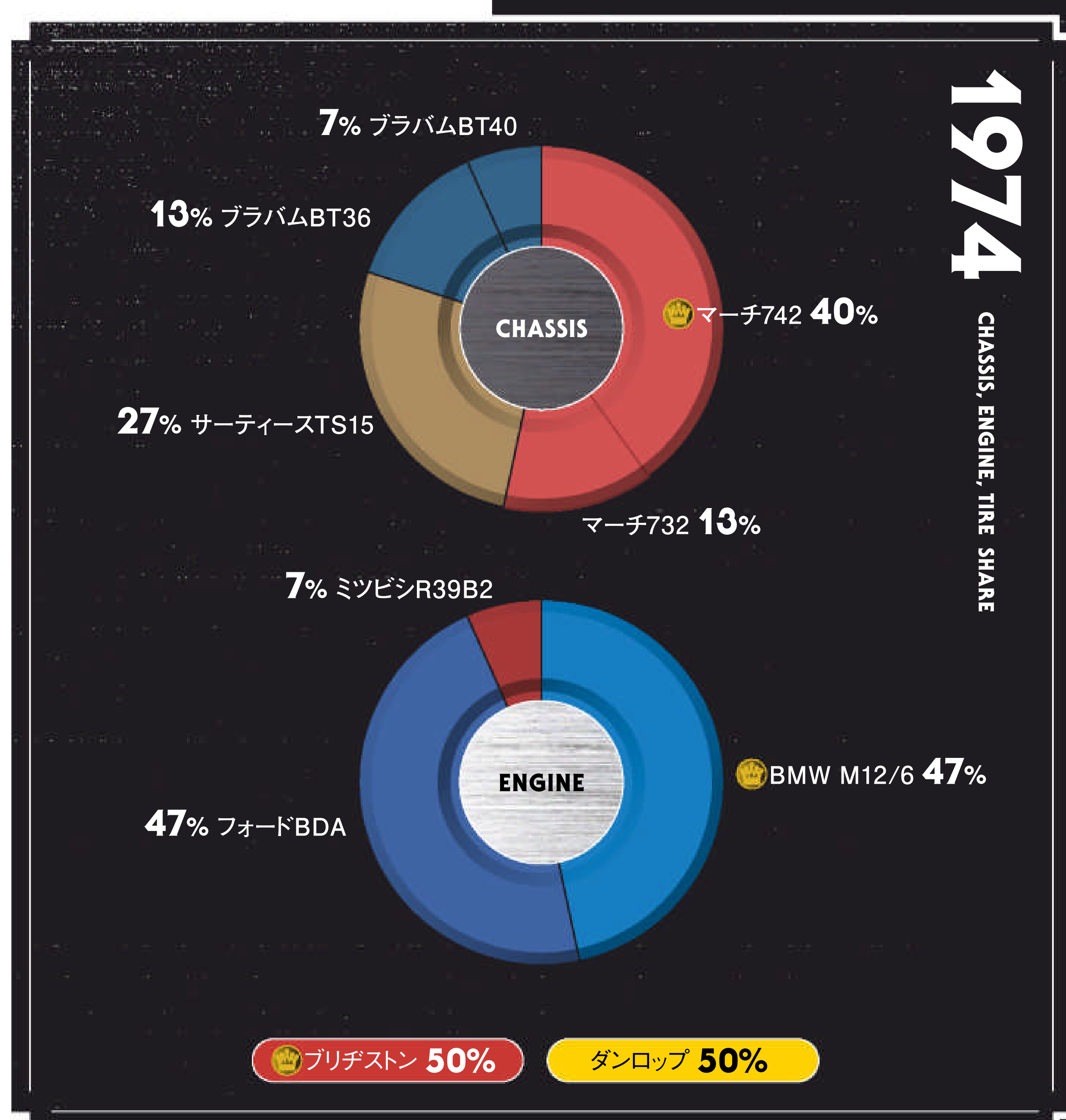

1974
ブラバムBT40
［鮒子田寛］


1974
ブラバムBT36
［津々見友彦］


1977
コジマKE008

ブラバムやマーチなどF1でも名が知れたコンストラクターがF2のシャシーも製造し、それを輸入するかたちで全日本F2000はスタートした。なかでも強さを誇ったのがマーチだったが、そこに国産勢も参入。由良拓也氏が空力を手がけたノバ02がデビューしたのは75年。そして進化したノバ512/532が76年、77年のチャンピオンカーとなった。コジマエンジニアリングでは、F1マシンのKE007/009の兄弟車となるKE008をF2用に開発。77年、長谷見が駆りデビュー戦で勝利した。



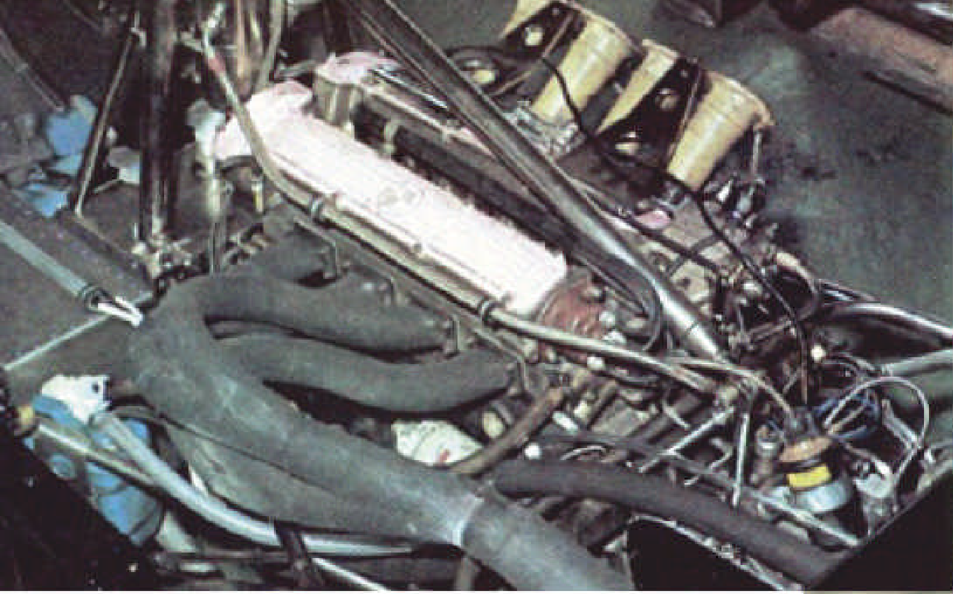


73年にヨーロッパのF2選手権同等のカテゴリーである全日本F2000選手権を新設。同時に下位カテゴリーとして全日本FJ1300選手権と全日本FJ360選手権を設け、フォーミュラカーレースのピラミッド式カテゴリー構造を作り上げた。これがシリーズ戦として開催される「国内トップフォーミュラ」の始まりである。

この時点でFIAのF2規定では、量産車のブロックを用いた排気量2000ccまでのエンジンが義務づけられていたが、日本ではできる限り参加車両を集めるために純粋なレーシングエンジンでも出場可能としたため、シリーズはフォーミュラ・リブレ扱いの『F2000』とされた。この規定は言うまでもなくミツビシ製エンジンを意識したもので、実際にミツビシはユーザーチームに排気量2000ccのレーシングエンジンを供給したが、ワークス活動は見送ってJAFグランプリに参戦したオリジナルシャシーの投入は行なわなかった。

シャシー／エンジン／タイヤ使用率

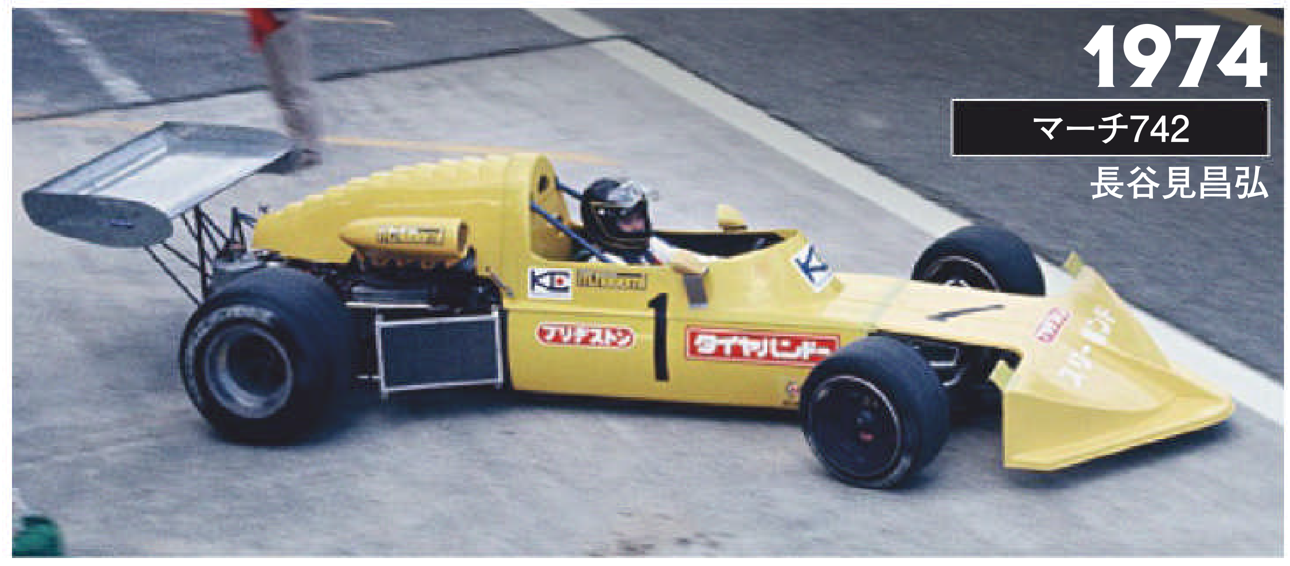
シャシーもエンジンもタイヤも、多彩な顔ぶれでスタートした全日本F2000。だが、エンジンはBMW、タイヤはブリヂストンが5年間タイトルを独占。選択できるマルチメイクゆえに、とくにエンジンではBMWがシェアを拡大していった。一方、シャシーは74年以降マーチが最大勢力となるが、新規参入も多かった。型落ちが使えもしたが、速いのは当然最新モデル。開幕に間に合わなかったチームは、シーズン途中で新型を投入するのが通例だった。



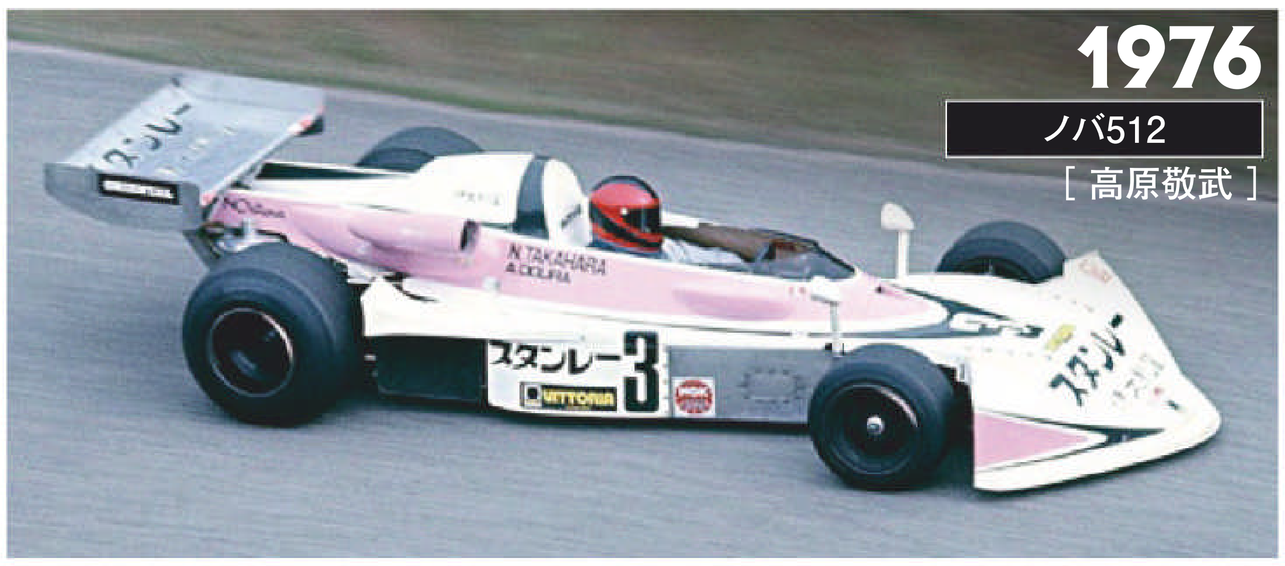
JAFグランプリに参戦するなど、フォーミュラレースに積極的に挑み、当時は憧れの存在でもあったミツビシ。F2000にもエンジンを供給したが、76年限りで撤退した。



初年度の73年はフォードエンジンが最大勢力となるなか、BMW M12/6（上写真）がランキングで上位2台に入ると、翌年からはシェアを拡大。76年にはM12/7を投入。「BMW以外は勝てない」とまで言わしめた。



1974
マーチ742
長谷見昌弘

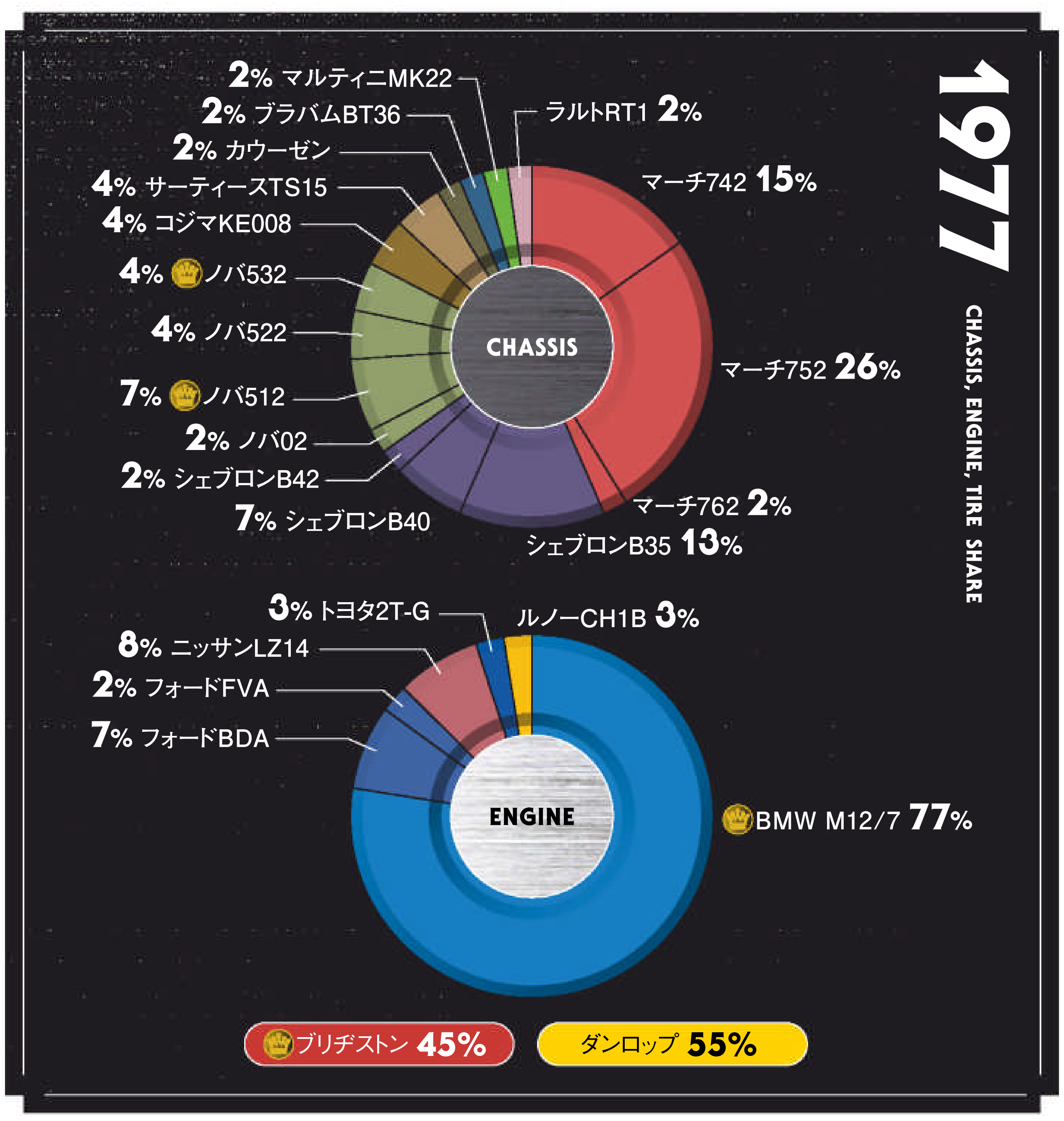


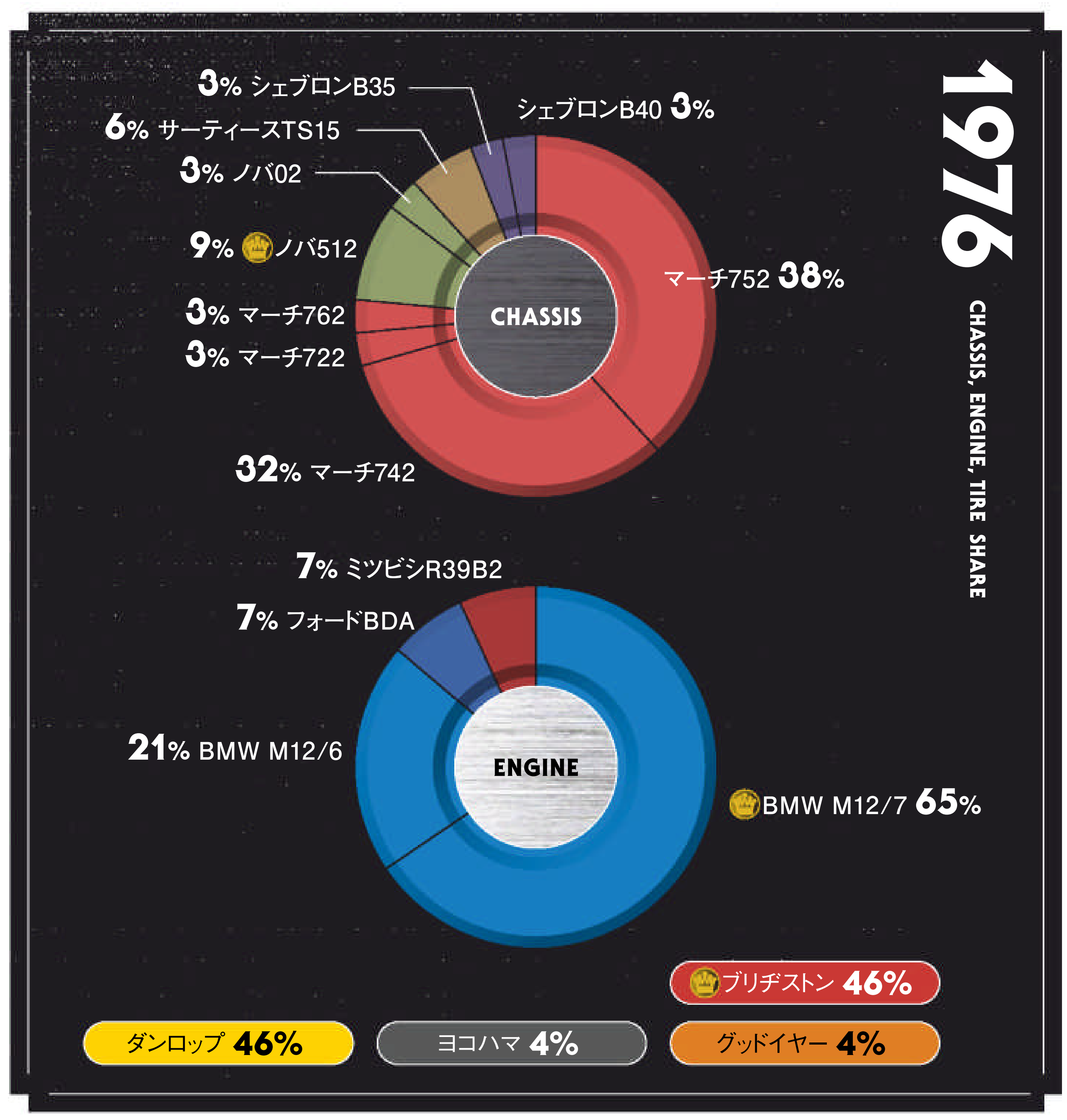
1976
ノバ512
［ 高原敬武 ］



1974
サーティースTS15
［ 米山二郎 ］

輸入シャシー主流のなか国産勢も参入。76-77年はノバがチャンピオンマシンに





シリーズには、同等クラスのエンジンを用いたスポーツカーレースである富士GC（グランチャンピオンレース）シリーズを戦っていたプライベートチームが、活動を拡大するかたちでヨーロッパからエンジンやシャシーを輸入し参加し始めた。ちょうど、自動車メーカーの契約ドライバーたちがプライベートチームから国内レースへの出走を始めた時期であり、レースのレベルは高かった。しかし、GCが人気を集める一方でF2000の参加者はなかなか増えず、クラス下のFJ1300と混走してイベントの体裁を保つことが続いた。初年度のシリーズチャンピオンはヒーローズレーシングから出走した黒澤元治で、乗ったのは前年型のマーチF2にGC用BMWエンジンを組み合わせたマシンであった。

74年にはJAFグランプリが再開し、ヨーロッパのF2シリーズからバーン・シュパン、ジャック・ラフィー、ハンス・シュトゥック、パトリック・タンベイ、リカルド・パトレーゼ、ディディエ・ピローニ、ケケ・ロズベルグら有力選手とマシンを招くなどのテコ入れが行なわれ、徐々に国内トップフォーミュラとしての賑わいが増していった。この過程では、元々日本製シャシーでヨーロッパF2へ進出しようとノバ・エンジニアリングや、国産F1マシンを開発していたコジマエンジニアリングが開発した国産シャシーも参戦。ヨーロッパ製シャシーに伍して戦い、76年、77年にはノバに乗った高原敬武、星野一義がシリーズチャンピオンとなっている。

※シャシー、エンジン、タイヤの使用率は編集部調べ。小数点以下は四捨五入としているため、合計が100%にならないこともあります。
また、当時はTカーの使用、シーズン途中でのシャシー変更もあり、その場合は両シャシーにチャンピオンマークを記しています。

CHAPTER 4

1978-1986

全日本F2選手権

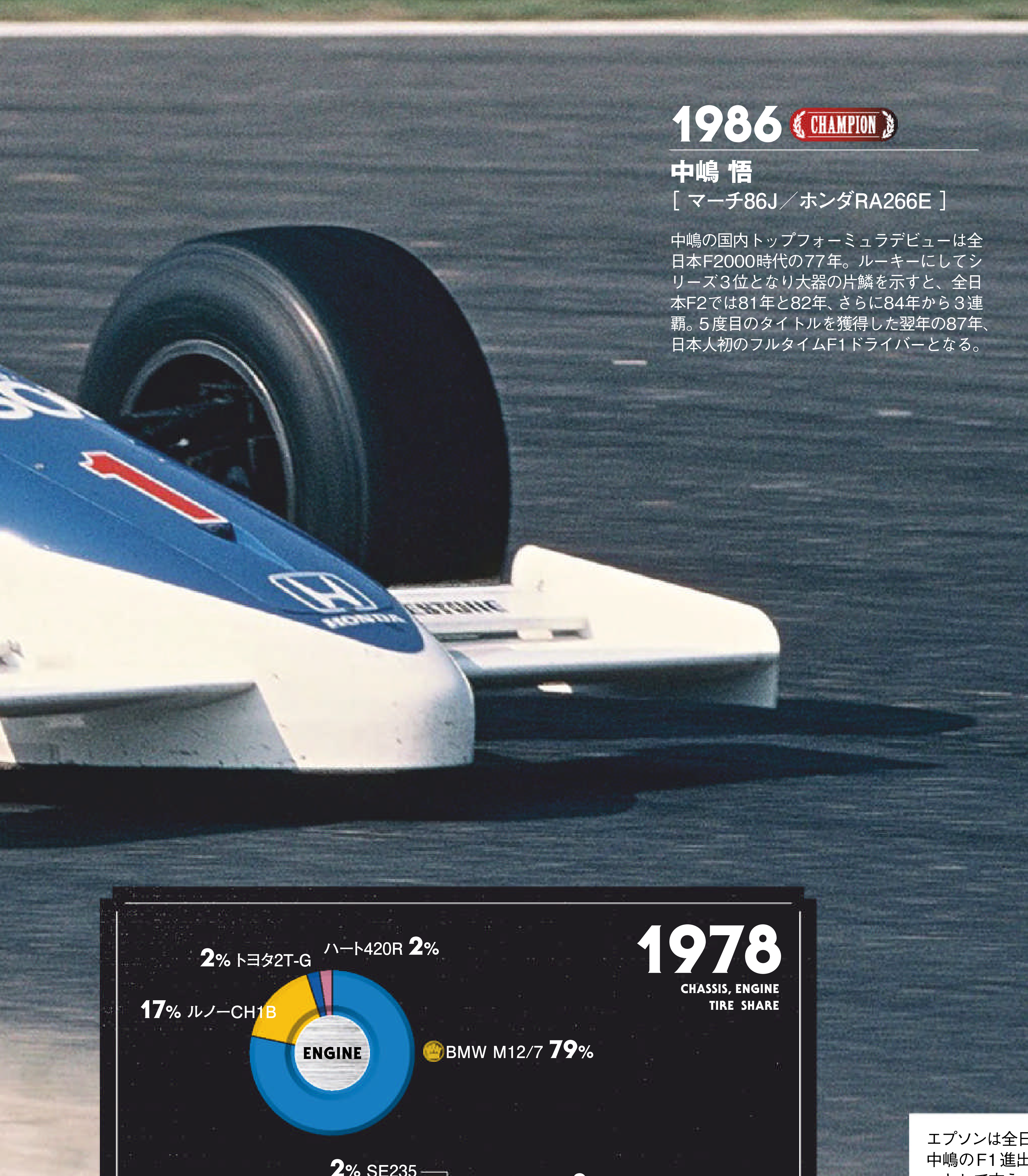
技術を競う場、「ミニF1」へ

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：SAN-EI

FIAは1976年以降のF2規定を改定し、純レーシングエンジンもF2エンジンとして認めた。この規則改定を受けてヨーロッパではルノーがレース専用のV型6気筒エンジンをF2シリーズに投入、BMWと激戦を繰り広げた。

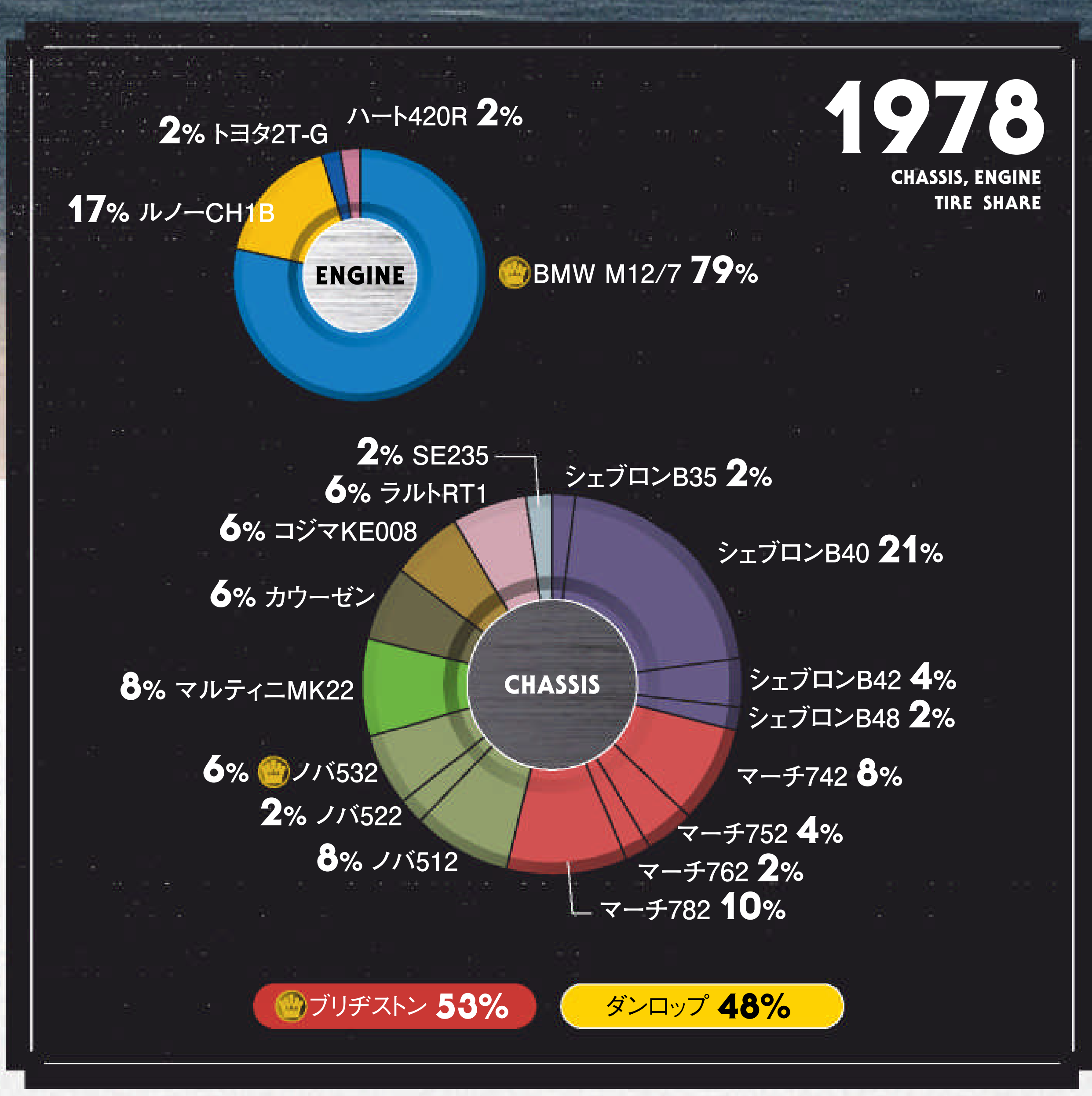
一方、日本ではそれまで純レーシングエンジンの参加を促すためにあえてF2規格から外れた車両規定で全日本F2000選手権が開催されてきたが、FIAが規定を変更し車両規格が一致したため、内容はそのままにシリーズの名称が全日本F2選手権へと変更された。ところが皮肉なことに、ミツビシが76年限りでフォーミュラカー向けレーシングエンジンの供給を休止してしまったため、全日本F2初期の覇権は旧F2規定に適合したBMWエンジンが握ることになった。

国内では依然としてF2と同じ規格



1986 CHAMPION
中嶋 悟
［ マーチ86J／ホンダRA266E ］

中嶋の国内トップフォーミュラデビューは全日本F2000時代の77年。ルーキーにしてシリーズ3位となり大器の片鱗を示すと、全日本F2では81年と82年、さらに84年から3連覇。5度目のタイトルを獲得した翌年の87年、日本人初のフルタイムF1ドライバーとなる。



世界を討て。
日本一の“その先”をかけた戦い
1973-2021 F2000 / F2 / F3000 / FORMULA NIPPON / SUPER FORMULA



エプソンは全日本F2だけでなく、中嶋のF1進出を個人スポンサーとして支え、その関係はいまのナカジマレーシングでも続いている。松本恵二は86～87年、キャビンのテレビCMに出演し、レースファン以外にも知られる時の人となった。

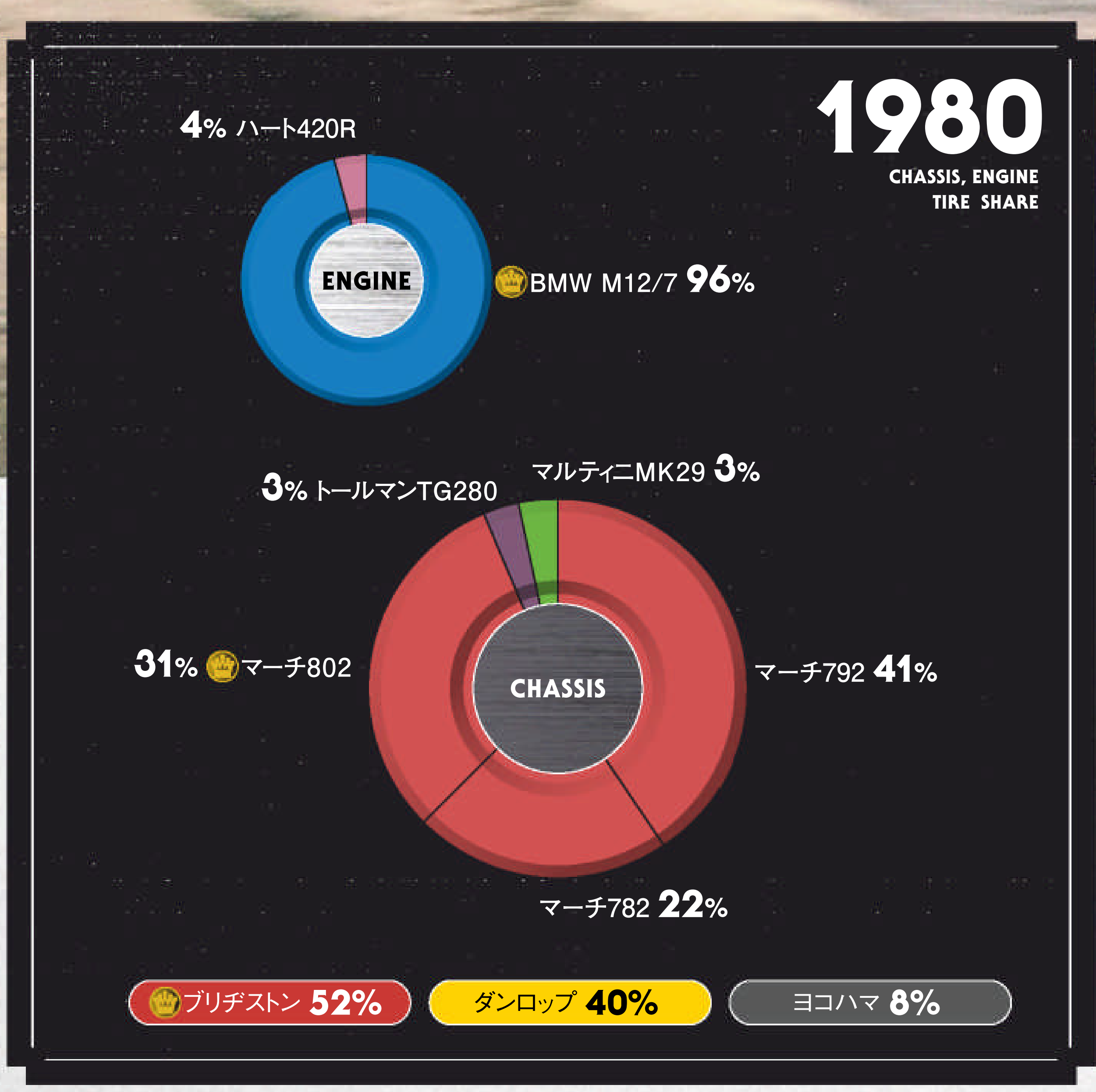
のエンジンを搭載した2座席スポーツカーレース、富士GCシリーズを中心に動いていたが、プライベートチームが育ち実力がついてくるに従って全日本F2の参加台数も増え、元ワークスドライバーたちも顔を連ねてレースのレベルは向上していった。また、JAFのフォーミュラカーレース振興策は狙いどおり機能し、全日本FJ360選手権から発展したFL500レースからは多くの有力若手ドライバーが生まれ、全日本FJ1300選手権を経て全日本F2へステップアップした。その筆頭が、中嶋悟であった。

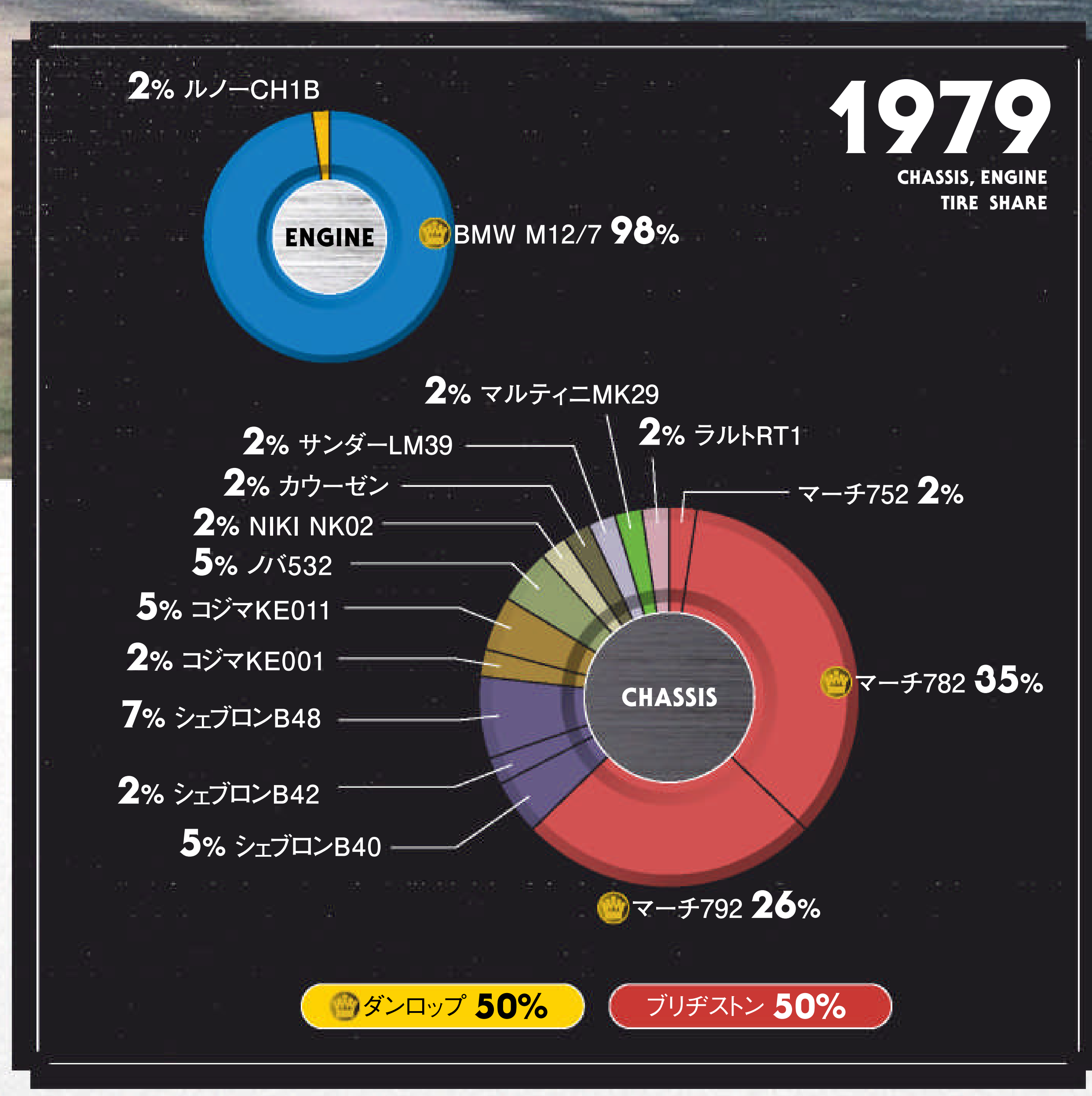
また、海外選手の参加も増加。F2000時代は、主催者が有力海外選手をスポットで招聘するケースが多かったが、ジェフ・リースは生沢徹が監督を務めるi&iレーシングと年間契約を結び、日本のシリーズに腰を据えて取り組んだ最初の海外選手となった。これ以降、日本に拠点を置いて活動するいわゆる「助っ人ドライバー」が一般化した。

シャシーはヨーロッパで量産市販されていたマーチが主力だったが、シェブロンやマルティニ、ラルトなども輸入された。しかし、毎年新型を開発して安定した戦闘力を維持したマーチがシェアを守った。F2000時代から引き続き、国産のノバやコジマも活躍したが、レーシングテクノロジーの進歩、とくにグラウンドエフェクト技術が進展するに従って国産シャシーは戦闘力を失っていく。

全日本F2に大きな動きが生じたのが81年だ。この年からホンダがヨーロ







1978-1986
全日本F2選手権



1980 CHAMPION
長谷見昌弘
［ マーチ802／BMW M12/7 ］

80年の長谷見は国内レースを席巻した。全日本F2、鈴鹿F2、富士GC、フォーミュラ・パシフィックで史上初の４冠を達成する。また、この年にはマカオGPでも、当時日本人最高位タイとなる２位表彰台を得ている。



1979 CHAMPION
松本恵二
［ マーチ782／BMW M12/7 ］

79年、マーチはウイングカーの792（先頭から２台目）を新型としてリリース。だが、松本は第５戦まで型落ちの782（先頭）を使い２勝、そして792を投入した第６戦でも勝利し、年間３勝でタイトルを獲得した。



1983 CHAMPION
ジェフ・リース
［ スピリット201／ホンダRA263E ］

81年、82年のスポット参戦を経て、83年から本格的に活動拠点を日本に置いてフル参戦したリースが、その年にチャンピオンに。F1でも人気だった黒×金のJPSカラーが再現されたことでも話題となった。

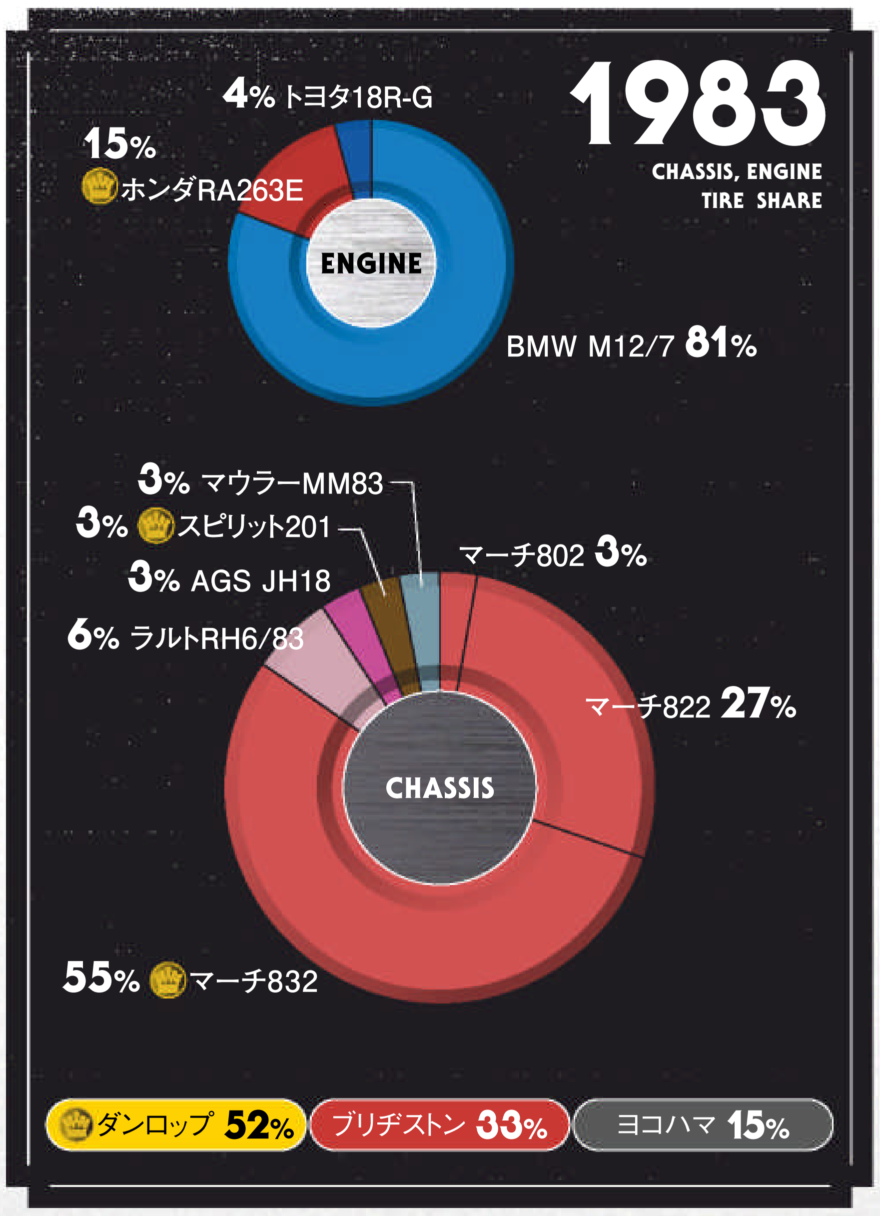
ッパでF2選手権を戦っていたV型6気筒エンジンを投入し、BMWを上回る性能を発揮し始める。ホンダエンジンを使う中嶋とBMWのワークスエンジンを使う星野一義の対決は、シリーズの見どころとなった。BMWエンジンでホンダエンジンに対抗してきた星野が、契約を結んでいたニッサンの了解を得て85年からホンダエンジンに乗り換えたのは有名なエピソードである。

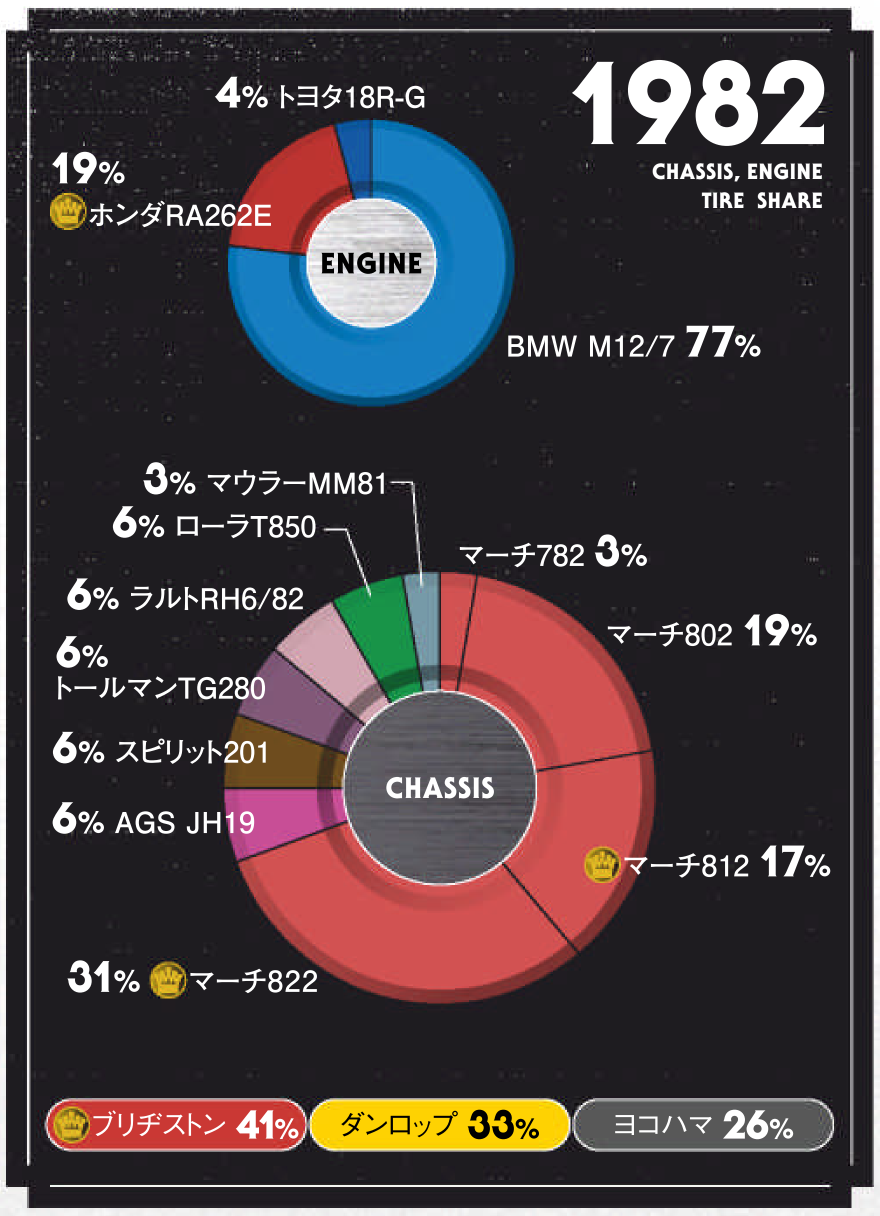
なお、当時はシリーズ全体を統括するプロモーターは存在せず、1レースごとに主催者が異なっていた。そこで複数レースを主催する鈴鹿サーキットは、独自に鈴鹿を用いるイベントだけをまとめて全日本選手権とは別の鈴鹿F2選手権を設け、それぞれでシリーズチャンピオンが争われた。

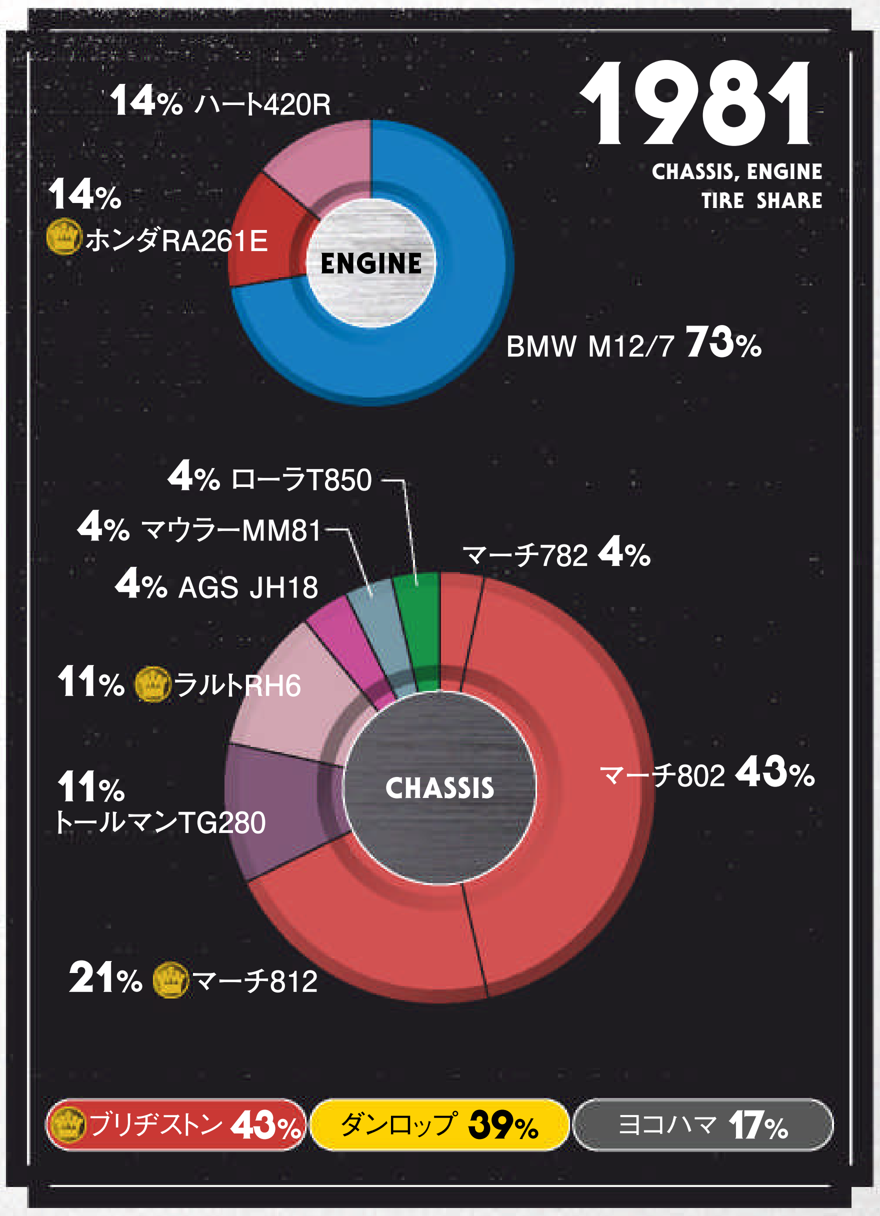
全日本F2が開催されていた78年から86年までの9シーズン、全日本選手権では中嶋が5回、星野、松本恵二、長谷見昌弘、リースが1回ずつチャンピオンとなり、鈴鹿選手権では中嶋が

シャシー／エンジン／タイヤ使用率

F2000時代同様、シャシーは型落ちも含めてマーチが最大勢力。そのシェア率は80年が94％、86年は96％を占めた。毎年新型を開発し、戦闘力を高め続けた証しといえる。エンジンは81年のホンダ参入で勢力図は一変したが、入手のしやすさもあってBMWが85年までシェア率トップ。だが、ヤマハの参入、最新技術を採り入れたホンダ、ヤマハには抗えず、86年に激減する。タイヤでは80年にヨコハマが加わり、３社の開発競争が繰り広げられた。







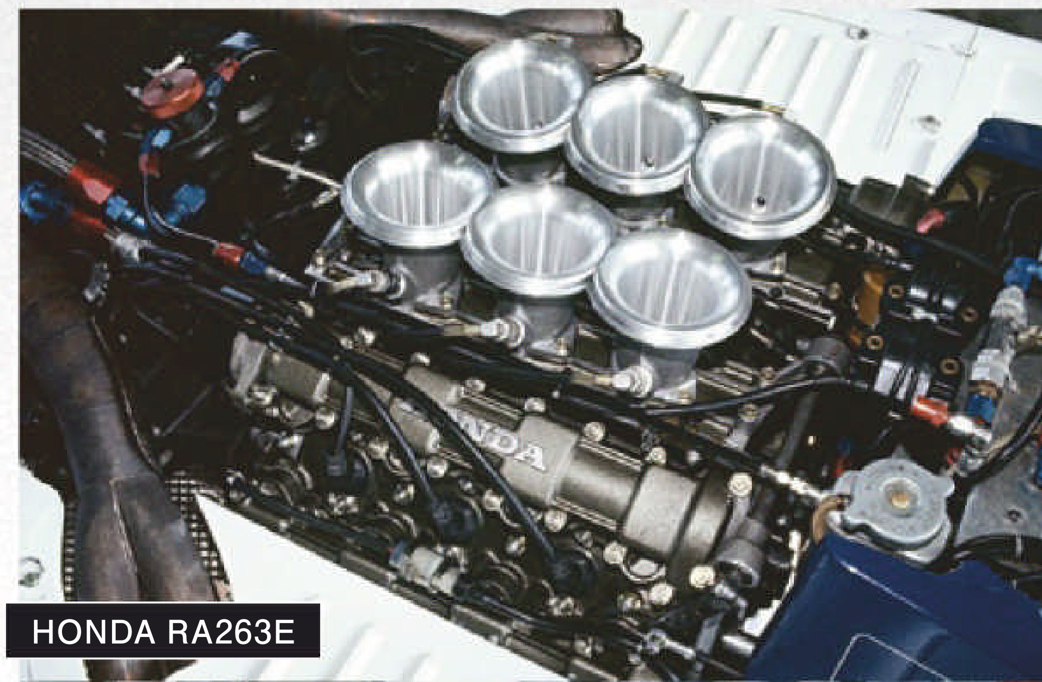


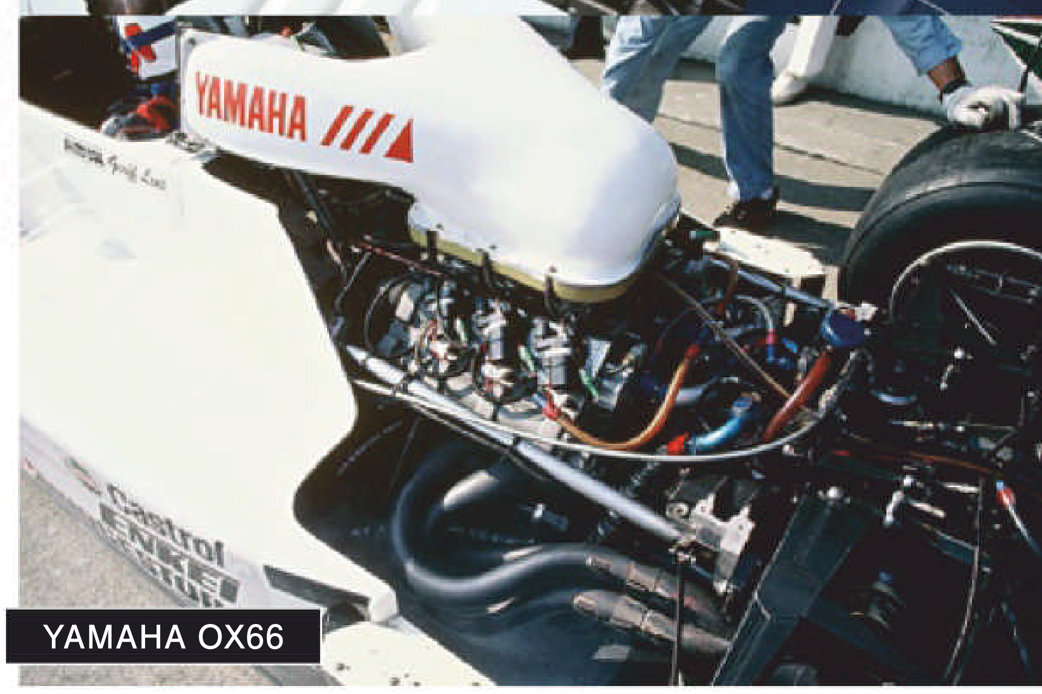




F1でタバコ広告が禁止されて久しいが、かつてのモータースポーツはタバコメーカーのスポンサーに支えられていた。また、日本企業のレイトンハウスはチームとしてF1にも参戦。レイトンブルーはファッションでも大流行した。

BMWの１強時代に幕を引いたのが、81年に参入したホンダだった。ホンダは80年のヨーロッパF2に続き、81年から全日本F2にもエンジン供給を開始。85年からはヤマハも参入。国産エンジンがパフォーマンスの違いを見せつけた。



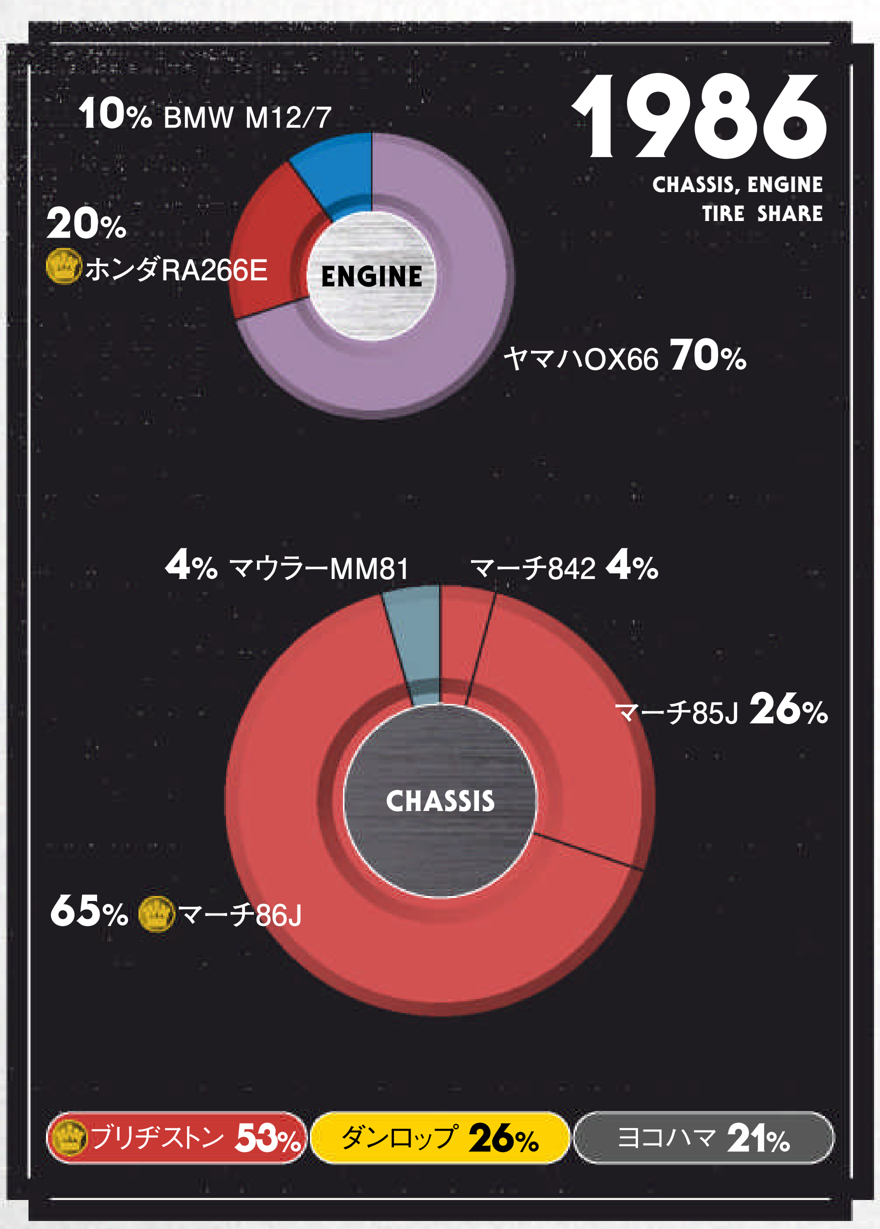


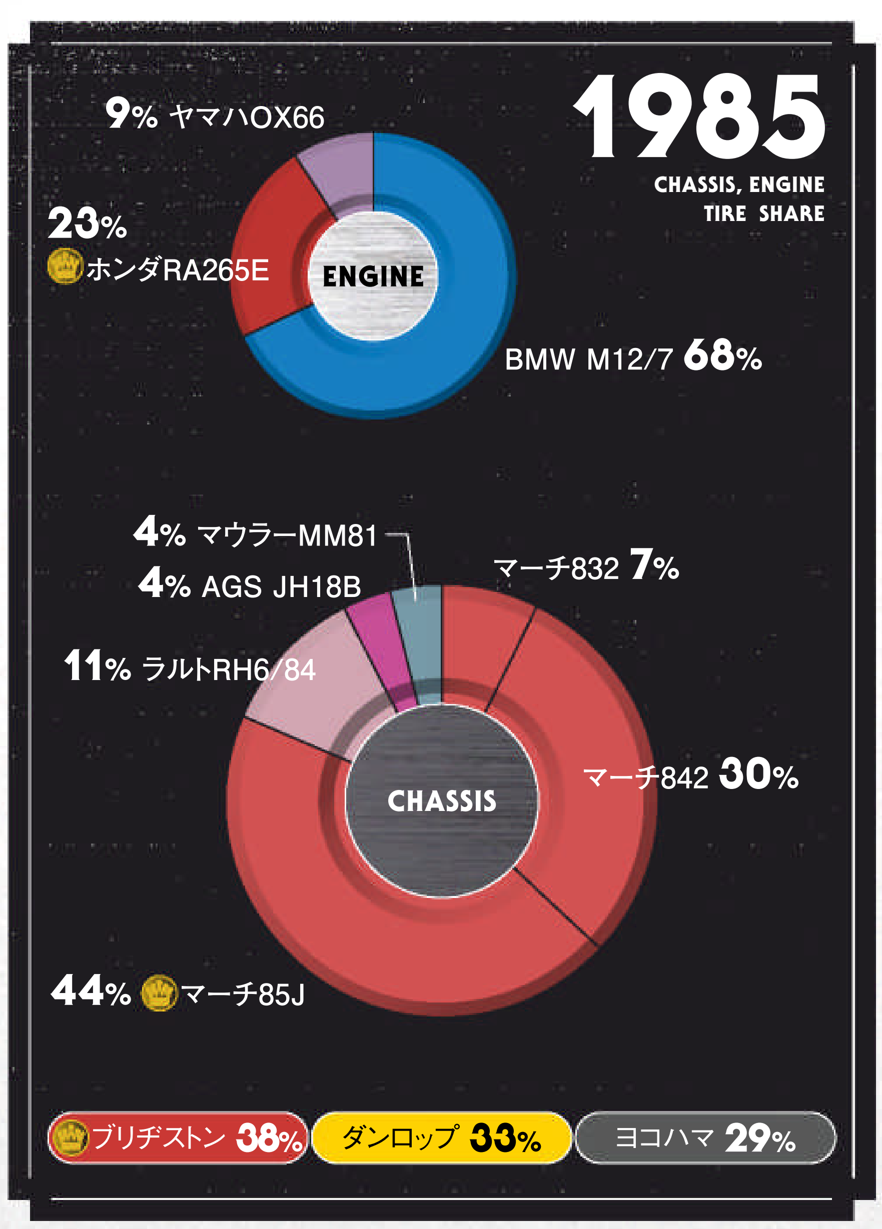
グラウンドエフェクトが進展。英国製マーチの独擅場に

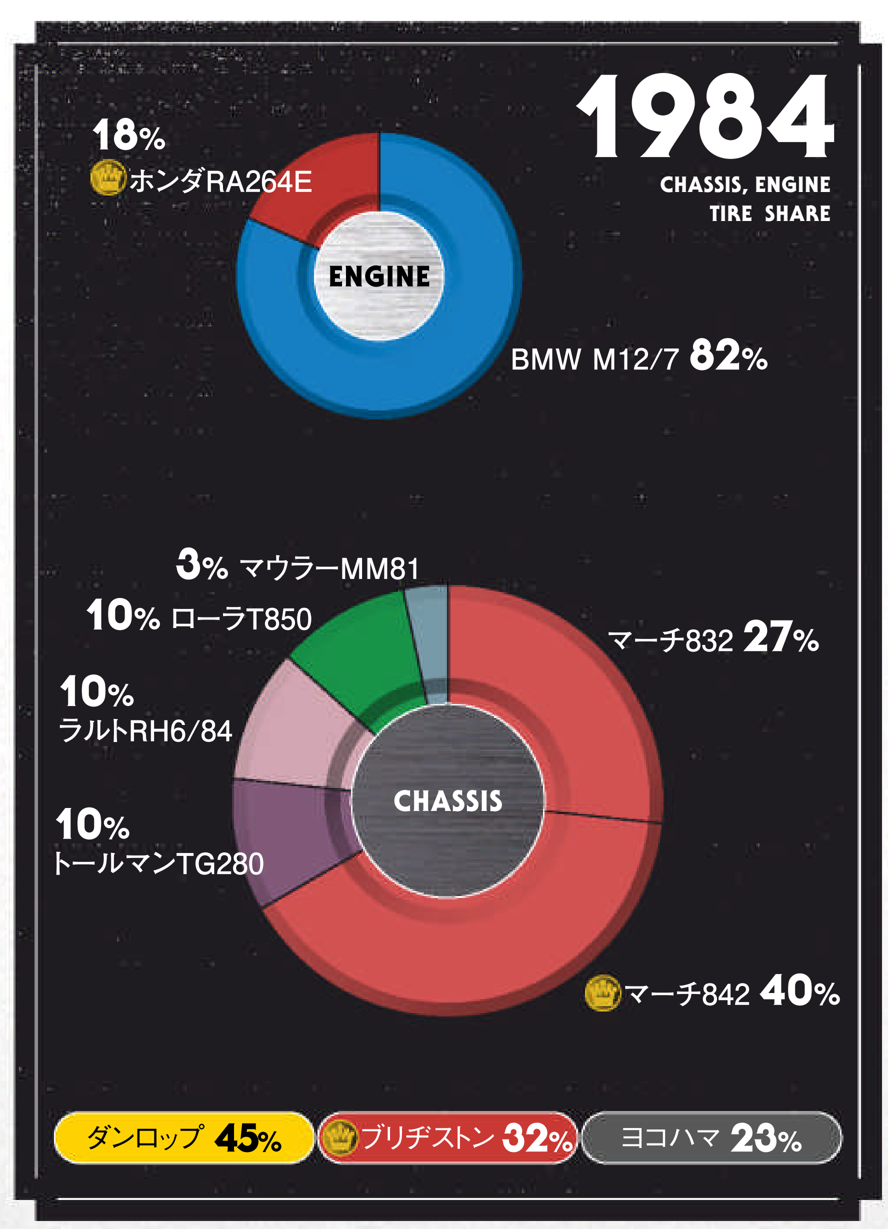
5回、星野が3回、長谷見が1回チャンピオンとなっている。とくに終盤の84年から86年の3シーズンに絞ると、中嶋が全日本で3回、鈴鹿で2回チャンピオンになって、ほぼ完全制圧した。ホンダエンジンを得た中嶋と、非力なBMWエンジンで対抗した星野の対決がF2選手権の軸になったが、結果的にF2選手権は中嶋の時代となり、中嶋は日本人初のF1レギュラーとなって世界へ旅立っていった。

本場ヨーロッパでは事実上ホンダV6に対抗できるエンジンがなかったため、F2選手権自体が衰退し85年にはシリーズが消滅して国際F3000選手権へと移行した。しかし、全日本F2は本場のF2とは異なる進展を遂げる。85年にヤマハがV6エンジンを投入、ホンダとのメーカー対決がF2選手権で始まったのだ。時をさかのぼり、タイヤメーカーでは80年にヨコハマが復帰。ブリヂストン、ダンロップとのタイヤ戦争も発生し、シリーズは関連メーカーが技術を競う場、「ミニF1」として機能し始めた。

しかし、ホンダのF1挑戦やニッサンのル・マン挑戦などをとおして日本とヨーロッパの関係が深まったこともあり、全日本F2も87年には暫定的にF3000規定車両の混走を許し、その後ヨーロッパと同じ規格のF3000へ移行することとなる。ところが、参加者は一気にF3000車両へと流れ、F2車両のエントリーがなくなったため87年の全日本選手権は成立せず、記録上全日本F2は86年が最後のシーズンとなった。







※シャシー、エンジン、タイヤの使用率は編集部調べ。小数点以下は四捨五入としているため、合計が100%にならないこともあります。
また、当時はTカーの使用、シーズン途中でのシャシー変更もあり、その場合は両シャシーにチャンピオンマークを記しています。

CHAPTER 5

1987-1995

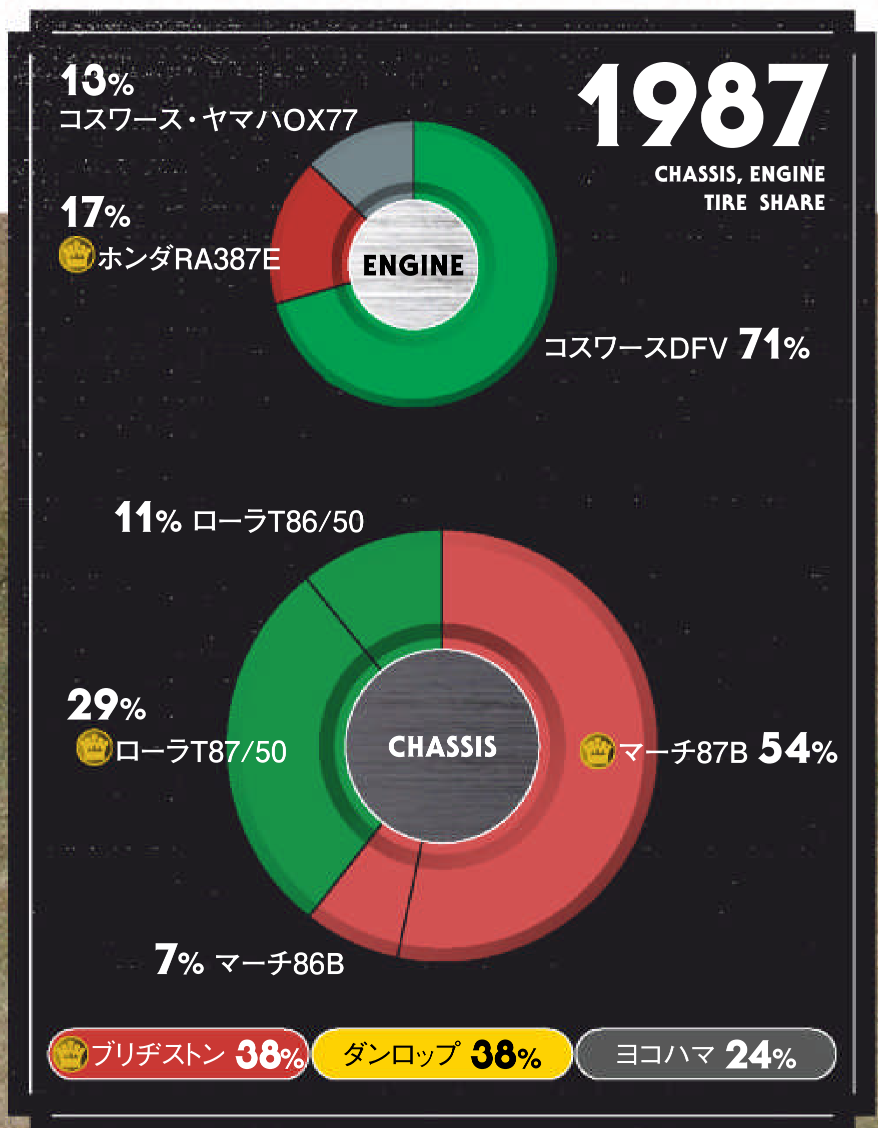
全日本F3000選手権

世界にも認められた最盛期

Text：大串 信 (Makoto Ogushi)
Photo：SAN-EI

ヨーロッパでは1985年から国際F3000選手権が始まり、日本でもこの動きを追いかけて87年にF3000車両でのレースが始まり、翌88年には正式に全日本F3000選手権となった。主要な参加ドライバーやチームは全日本F2選手権から移行したが、当時日本はバブル景気の中にあり、F1ブームにも乗って「日本国内で開催される、F1に近い自動車レース」として一気に人気を集め、参加チームも激増。サーキットには観客があふれることとなった。

　日本では79年から全日本F3選手権が始まっており、その下位ではFJ1600が機能していた。ここに、ローカルな入門フォーミュラからF3を経てF3000へ上がるという、世界共通のステップアップ経路が出来上がり、全日本F2のスターであった高橋国光、長谷見昌弘、星野一義、松本恵二、中嶋悟らに有能な若手ドライバーたちが挑み、シリーズは盛り上がっていった。





1993 CHAMPION

星野一義
[ローラT92/50／コスワースDFV]

F2000で75年と77年、F2で78年、F3000で87年と90年と93年、3つのシリーズをまたぎ計6度のチャンピオンとなった星野。国内トップフォーミュラでの最多タイトルホルダーだ。「日本一速い男」と呼ばれ、有能な若手の壁として日本のレベルを引き上げた。



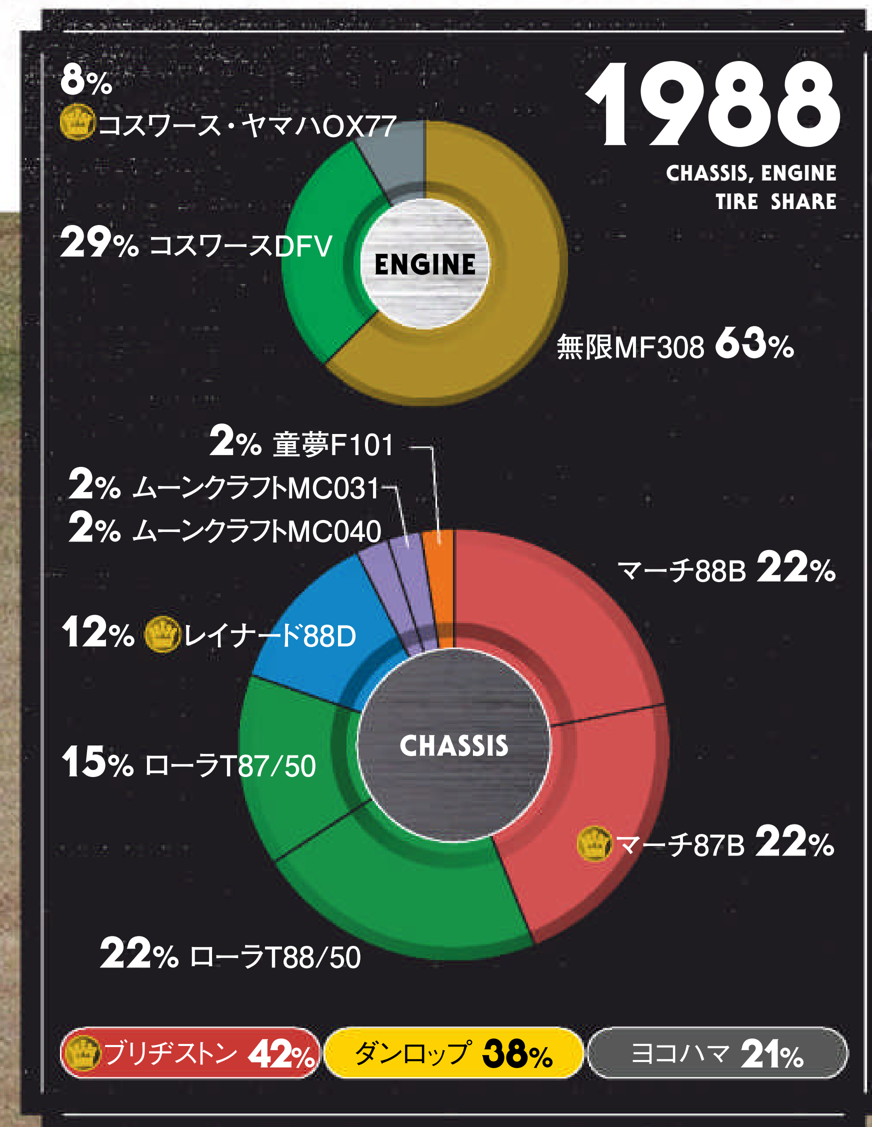
とくに星野はF2時代に格闘した中嶋がF1へステップアップして以降も国内レース界にとどまり、世界進出への基準として若手の前に立ちはだかった。その結果、88年鈴木亜久里、91年片山右京がシリーズチャンピオンとなってF1へと上り詰めている。

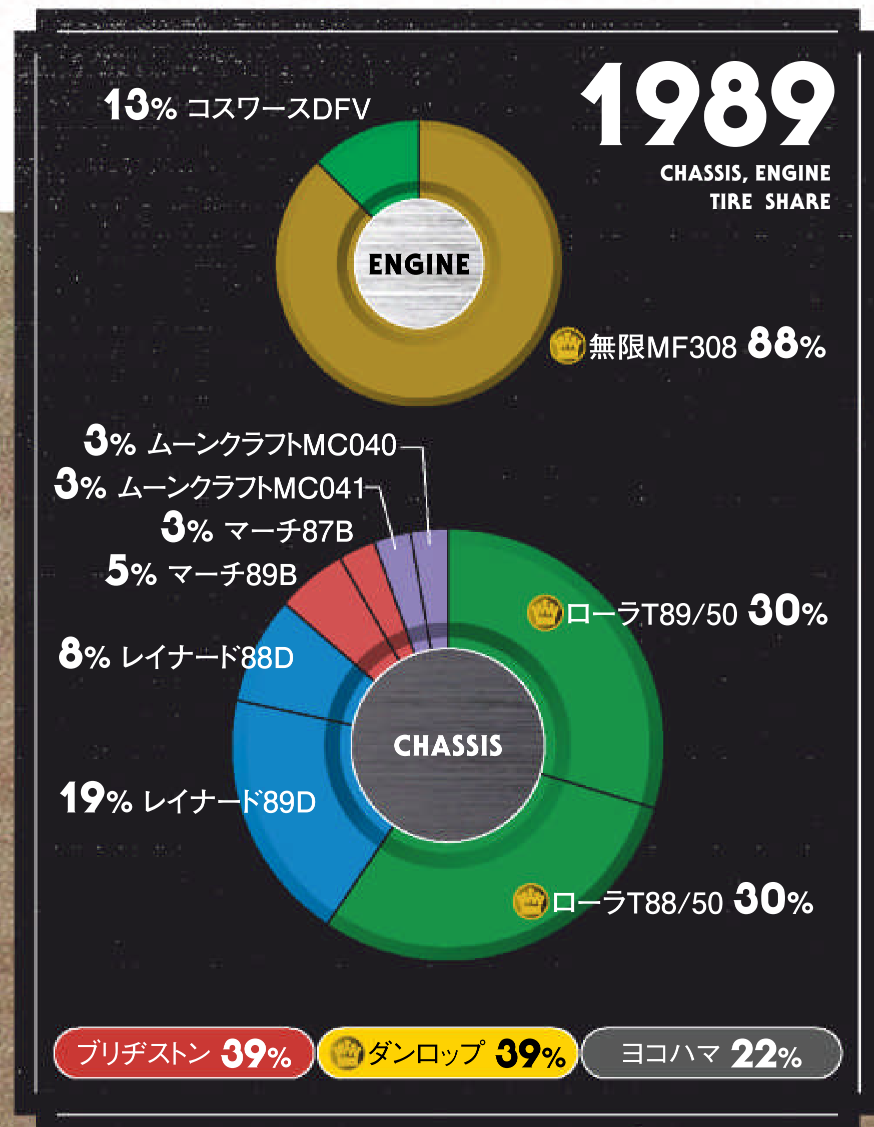
エンジンは、ホンダのF3000用エンジンをベースに開発された無限MF308、ヤマハOX77、コスワースDFV、ジャッドKVなどが用いられたが、ヤマハはF1活動に注力してF3000用エンジン開発を88年いっぱいで休止したため無限エンジンが主流となっていった。

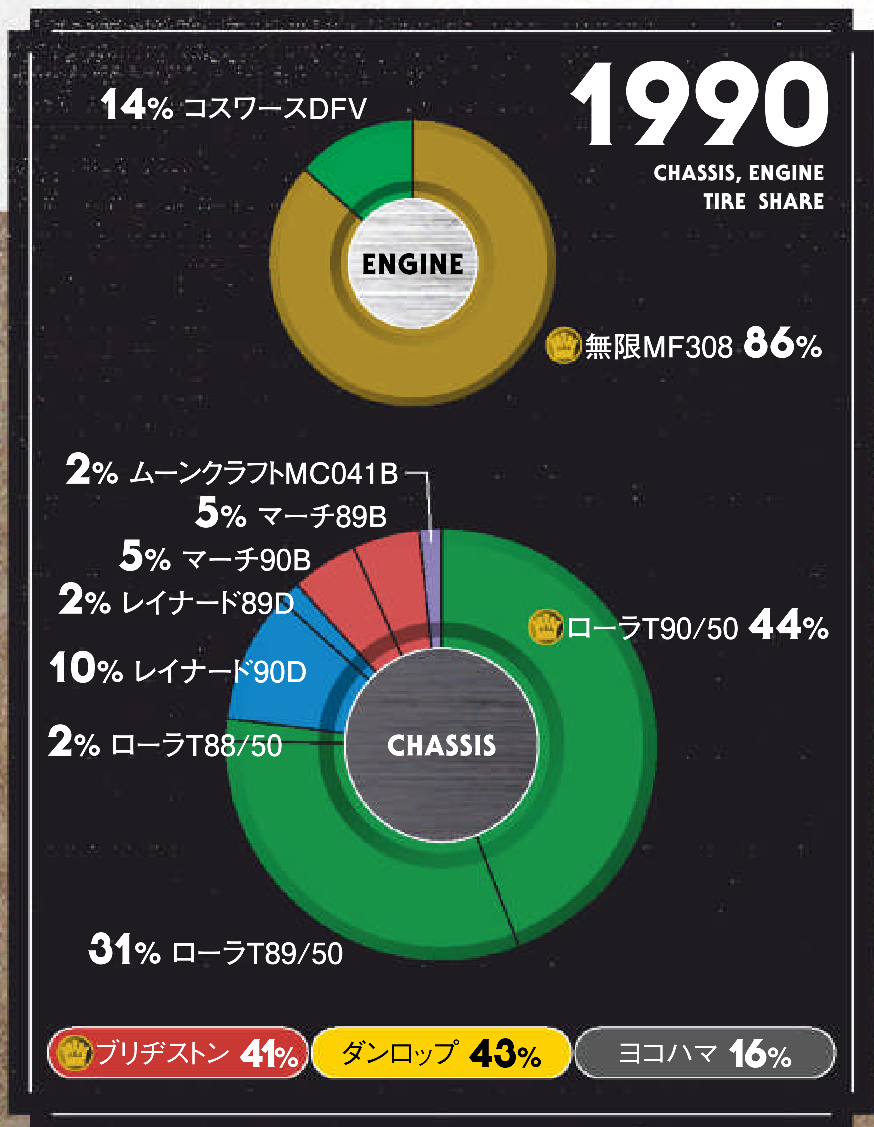
当初シャシーは、国際F3000で用いられていたマーチとローラがシェアを分けたが、その後新興コンストラクターのレイナードが参入して次第にシェアを伸ばす。また、F1参戦を目指していた童夢やムーンクラフトが国産シャシーを開発して戦った。童夢は徐々に戦闘力を上げ、94年にはマルコ・アピチェラを王者に導いている。

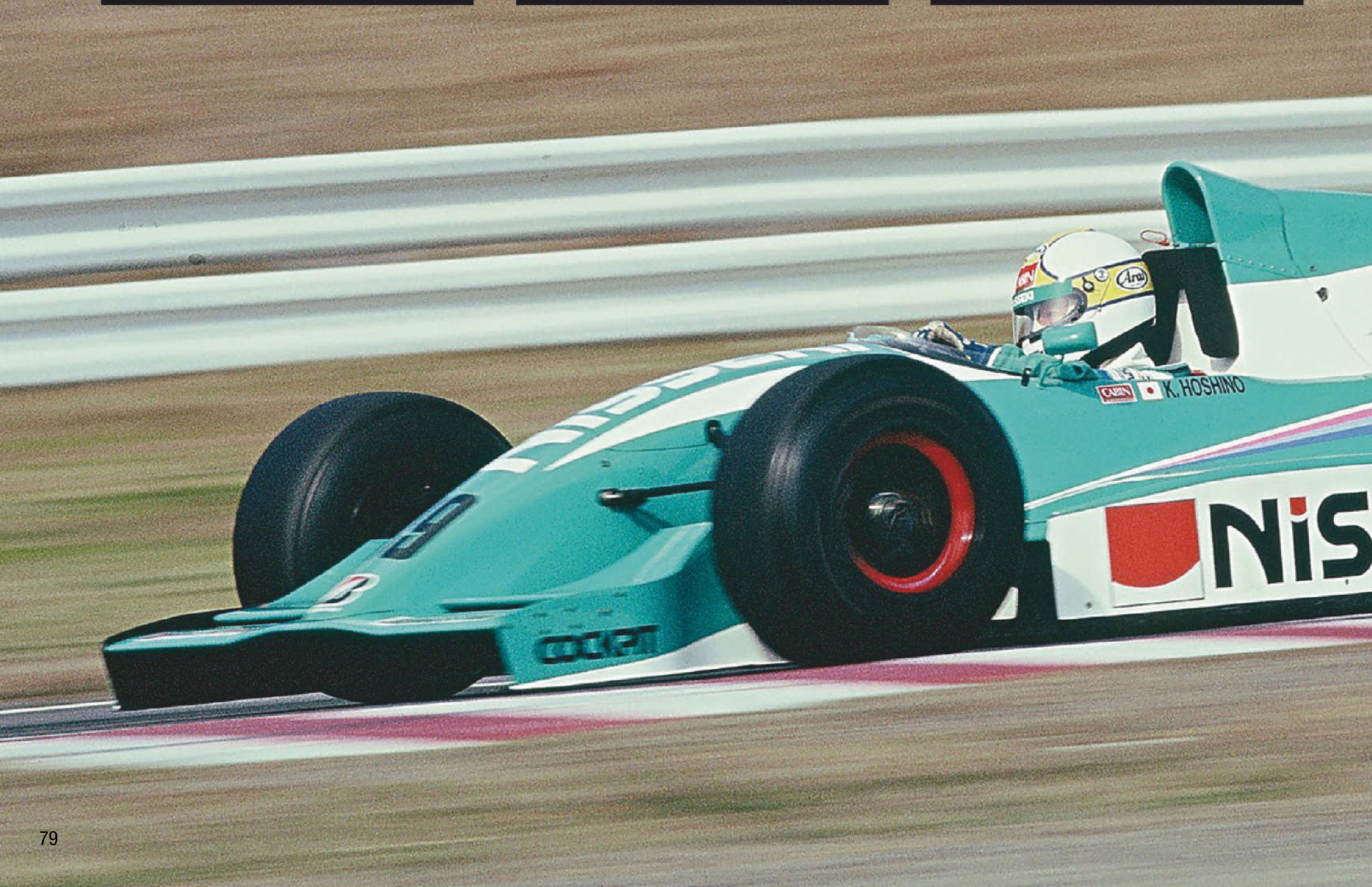
また、全日本F2から引き続き、ブリヂストン、ダンロップ、ヨコハマが激しいタイヤ開発競争を繰り広げた結果、日本のF3000は国際F3000のパフォーマンスをはるかに上回り、F1進出前の経験を積む場として評価は国際的にも高まった。

こうした状況を見た海外勢が、F1グランプリ直下のカテゴリーとして高く評価。ヨーロッパでF1を含む上位カテゴリーを目指しながら資金面などの壁にぶつかりシートを得られなかった若手選手が、日本に活路を見いだし











1989 CHAMPION
小河 等
［ ローラT89/50／無限MF308 ］
88年の第４戦から全日本F3000に参戦。レギュラーシートをつかんだ翌年、チャンピオンに。優勝は１度だけだったが、リタイアも多かった時代にあって完走率が非常に高く、安定した強さがタイトルを引き寄せた。



1988 CHAMPION
鈴木亜久里 ［ マーチ87B／コスワース・ヤマハOX77 ］
85年、86年の全日本F2にスポット参戦。87年からはフットワークがスポンサーにつき、またコスワース・ヤマハOX77エンジンを得てシリーズ２位に。88年にはチャンピオンとなり、翌年にF1進出を果たした。

1992 CHAMPION
マウロ・マルティニ ［ ローラT92/50／無限MF308 ］
フォーミュラ・フィアット、イタリアF3を経て日本へ。全日本F3000に89年からフル参戦して90年にシリーズ３位、そして92年にタイトルを獲得した。その後も日本に残り、全日本F3000の最終年である95年まで参戦。





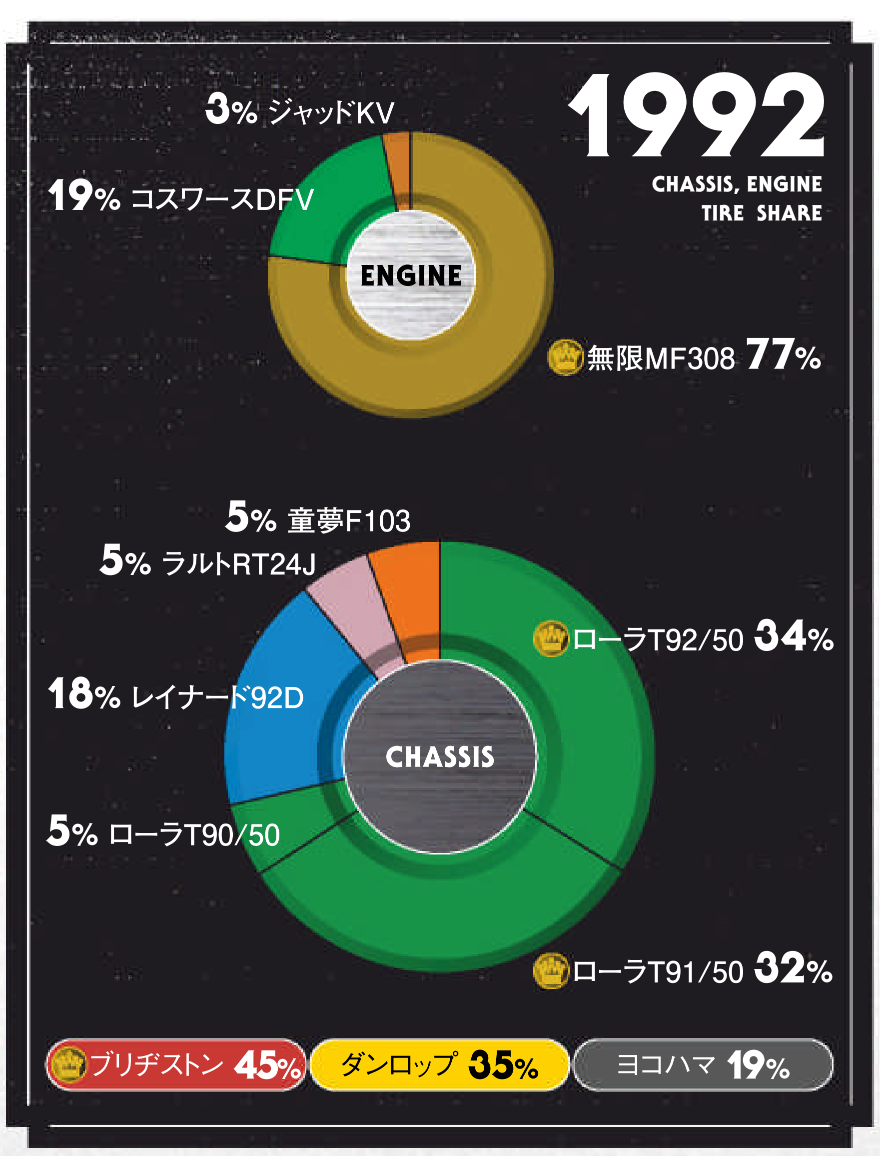
1991 CHAMPION
片山右京
［ ローラT90/50／コスワースDFV ］
全日本F3000参戦は88年から。90年にキャビンレーシング with ヒーローズに移籍すると、安定した走りを発揮。参戦台数が最多となった激戦の91年にチャンピオンとなり、日本人３人目のF1レギュラードライバーに。

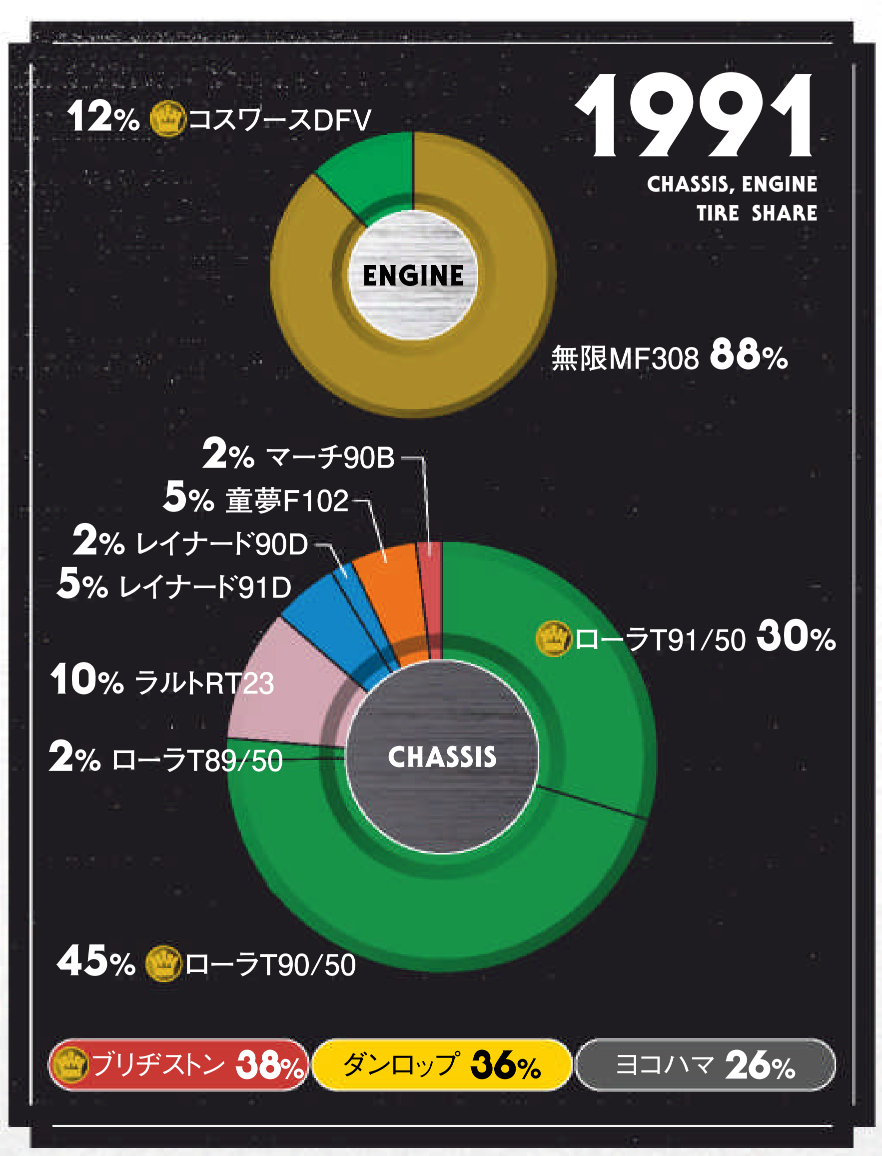
未来を切り拓くため積極的に来日するケースが増えた。エディ・アーバイン、ジョニー・ハーバート、ハインツ＝ハラルド・フレンツェン、ミカ・サロ、トム・クリステンセン、エマニュエル・ピロ、マルコ・アピチェラ、ジェフ・クロスノフ、ローランド・ラッツェンバーガーらは、全日本F3000を経てF1グランプリやル・マン24時間、インディシリーズなど世界の第一線で活躍したドライバーたちだ。

　さらに、F1へ本格参戦する前のジャン・アレジやミハエル・シューマッハーらもスポットながら参戦。エディー・ジョーダンのマネジメントを受けていた彼らが日本でキャリアを積んだのは、日本とヨーロッパのレース界がマネジメントレベルでも接近し交流するようになった結果にほかならない。日本のトップフォーミュラは世界のモータースポーツのなかで独特のポジションを築くに至ったのである。

　極端なエンジンメーカー間の開発競争が起きず、安定した性能を発揮するカスタマーエンジンが広く供給される一方、シャシーやタイヤにバリエーションがあり、多彩なチームやドライバーがシリーズに参戦した結果、全日本F3000はさまざまな角度から眺められるレースとして人気を集めた。疑似F1グランプリとして眺めるファンも多く、最盛期の90年代初頭にはエントリーが30台を超え、予選を2グループに分けて行なったうえで予選落ちが発生するまでになった。その背景には、高騰するコストをバブル景気が支えたという幸運があったことは否めない。

1987-1995
全日本F3000選手権





シャシー／エンジン／タイヤ使用率
ここまでシャシー部門の一大勢力を担ってきたマーチだったが、F1マシンの開発に注力するべく、90BがF3000用最後のシャシーに。そこでシェアを拡大したのがローラ。だが、94年、そこに一矢報いたのがアピチェラが駆る童夢F104だ。アピチェラはダンロップユーザーでもあったが、95年の阪神淡路大震災で神戸工場が甚大な被害を受けたダンロップは、73年から続く国内トップフォーミュラへのタイヤ供給の停止を余儀なくされた。

1995 CHAMPION

鈴木利男［ ローラT94/50／無限MF308 ］

ル・マン24時間やデイトナ24時間（92年に長谷見と星野と組み総合優勝）など、海外レースにも積極的に参戦。国内トップフォーミュラは87年から参戦し、全日本F3000の最終年となる95年、2勝を含む5回の表彰台登壇でタイトルをつかむ。

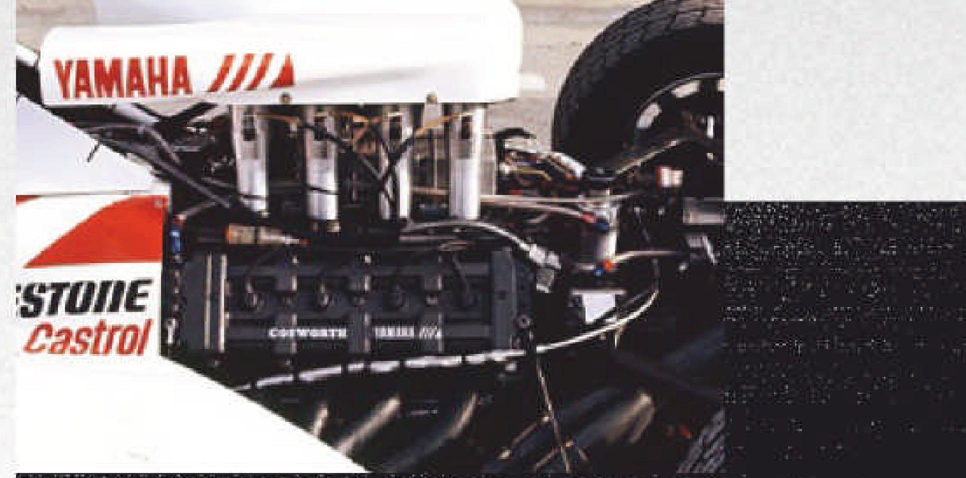


1994 CHAMPION

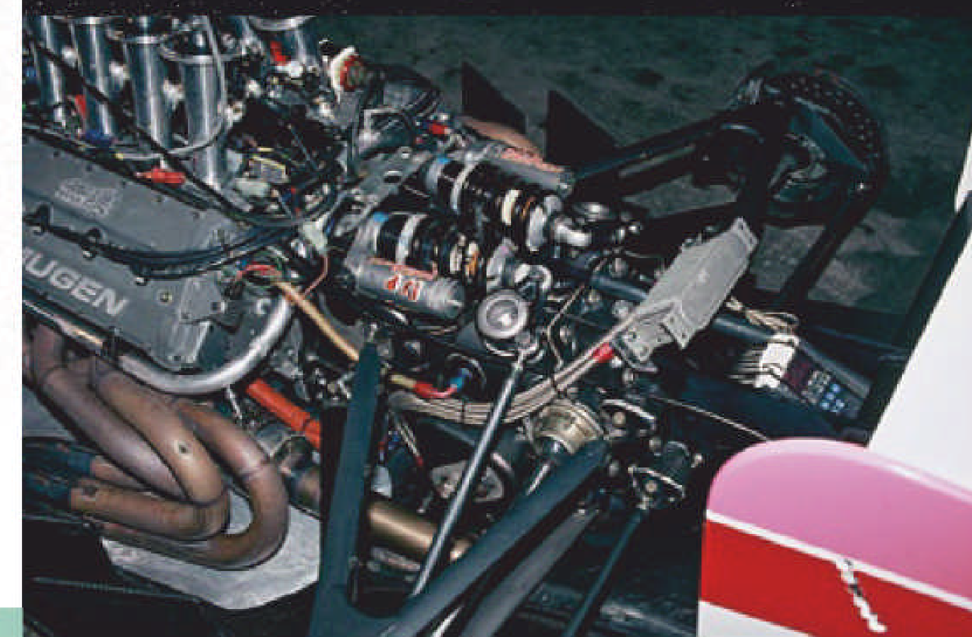
マルコ・アピチェラ［ 童夢F104／無限MF308 ］

国際F3000でタイトル争いを演じていた89年、最終戦鈴鹿にスポット参戦。その後アピチェラは92年から全日本F3000に戦いの場を移す。そして94年、童夢F104、無限MF308、ダンロップという純国産マシンでタイトルを獲得した。





87年、コスワースDFVをベースに当時のトップエンジンチューナーのひとつ、ケン・マツウラが5バルブ仕様で作り出したのがコスワース・ヤマハOX77。しかし、国際自動車連盟が88年からの5バルブの使用禁止を決定。全日本F3000のみ88年までの使用を認めた。



レイナード90DはF1以外で初の横置きギヤボックスを採用。シャフトとギヤが上下に並ぶ縦置きに対し、左右に並ぶ横置きはケースが厚くなり、空力面でデメリットがあるため現在はスリムな縦置きが主流だ。国際F3000では結果を残したが全日本F3000では好結果を得られず、レイナードはシェアを減らしてしまう。

シャシーとタイヤの多彩なバリエーション「疑似F1」として人気を博す



国内トップフォーミュラには83年から参戦を開始した髙橋国光。94年の第8戦富士では、54歳8カ月で3位表彰台に登壇した。まだ戦える存在感を示したが、その94年シーズン後、全日本F3000を引退。



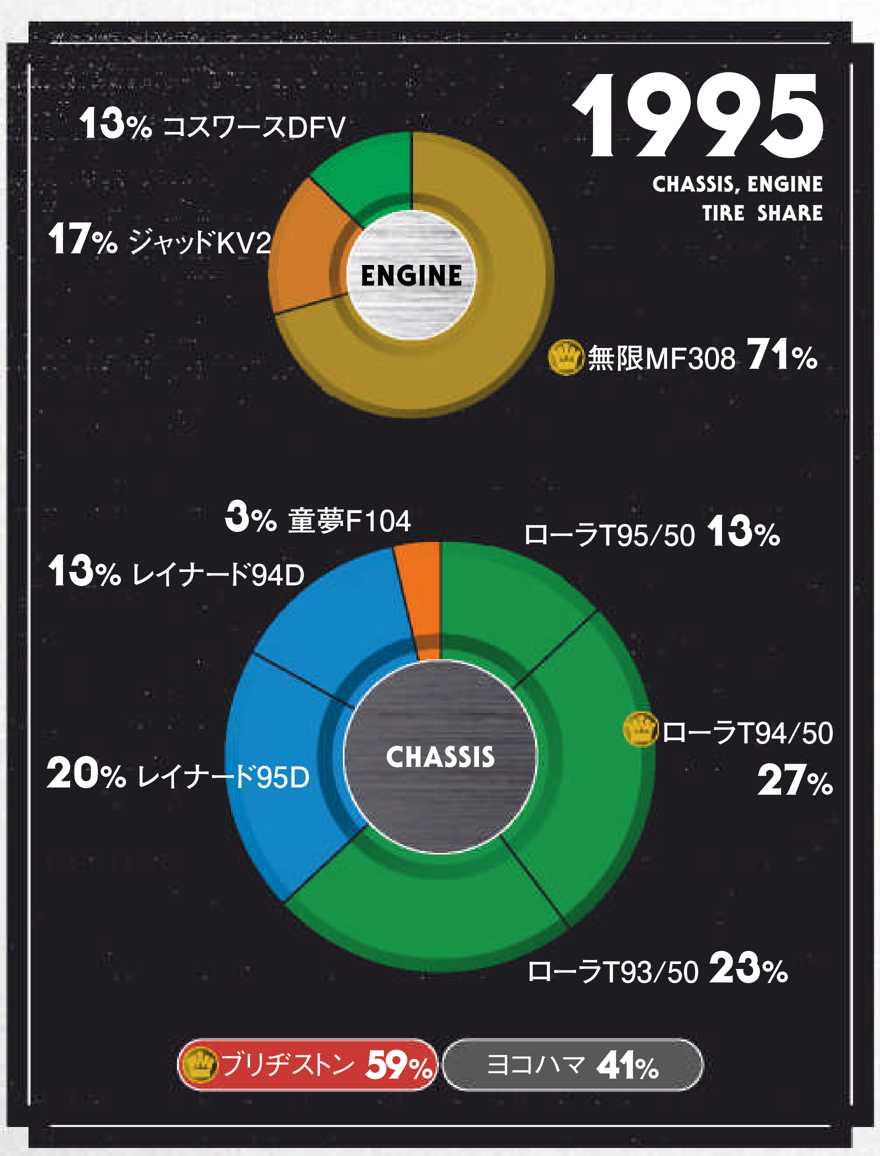


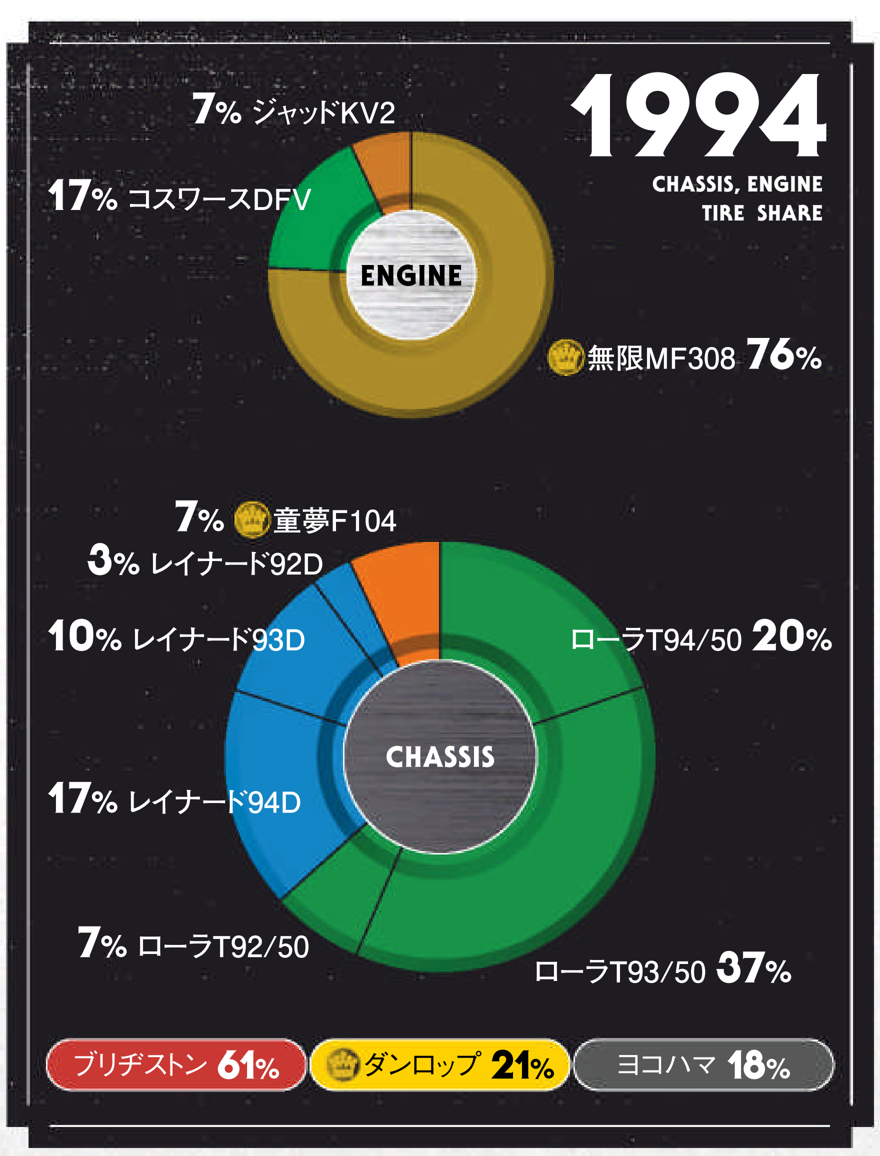
91年の全日本F3000、第6戦SUGOにチームルマンからスポット参戦したシューマッハー。国際F3000の経験がなく、しかも当時は「ローラじゃないと勝てない」と言われるなか、劣勢のラルトを駆り予選4番手、決勝2位に。その後、91年のベルギーGPでF1にデビューし、絶対王者として君臨し続けた。

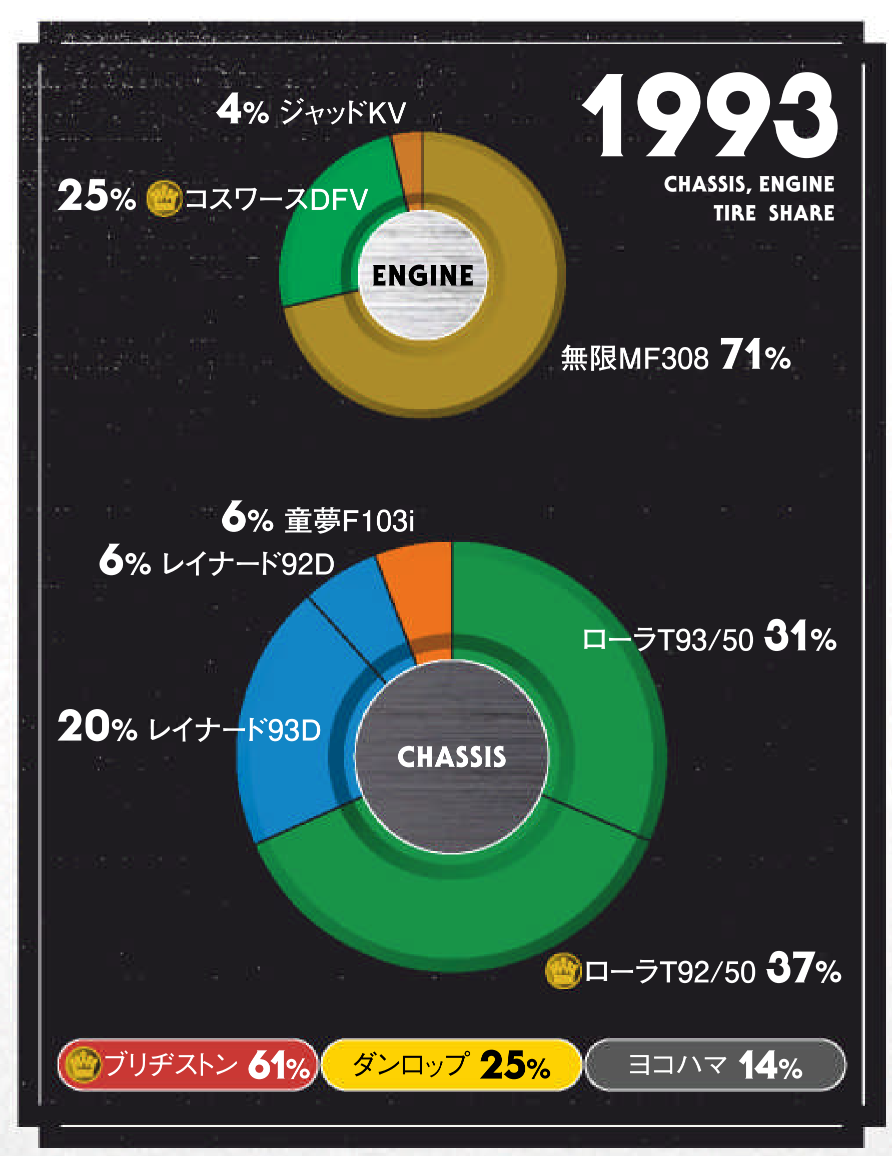
実際、日本たばこ産業を初めとしてサントリー、フットワーク、佐川急便、日本石油、コスモ石油など大企業がスポンサーとして参入している。

一方、ヨーロッパではコスト高騰が問題となり、96年に車両規定の大改定が行なわれ、コスト削減のためシャシー、エンジン、タイヤをワンメイクとした新しい国際F3000選手権が始まった。日本でもバブル経済が破綻するとスポンサーの撤退が相次ぎ、93年から94年に入る頃には参加台数が減少するとともに観客も急激に離れていく。

しかし、日本では新F3000規定の導入によるワンメイク化を避け、従来の路線を引き継ぐ決断を下し、基本的に旧F3000規定のままシリーズを存続させることになった。このため新たな名称が必要になり、日本独自となった旧F3000規定を『フォーミュラ・ニッポン』と改名した。







※シャシー、エンジン、タイヤの使用率は編集部調べ。小数点以下は四捨五入としているため、合計が100%にならないこともあります。
また、当時はTカーの使用、シーズン途中でのシャシー変更もあり、その場合は両シャシーにチャンピオンマークを記しています。

CHAPTER 6

1996-2012
全日本選手権フォーミュラ・ニッポン

日本独自路線を進んだ、成功と逆風

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／XPB／SAN-EI

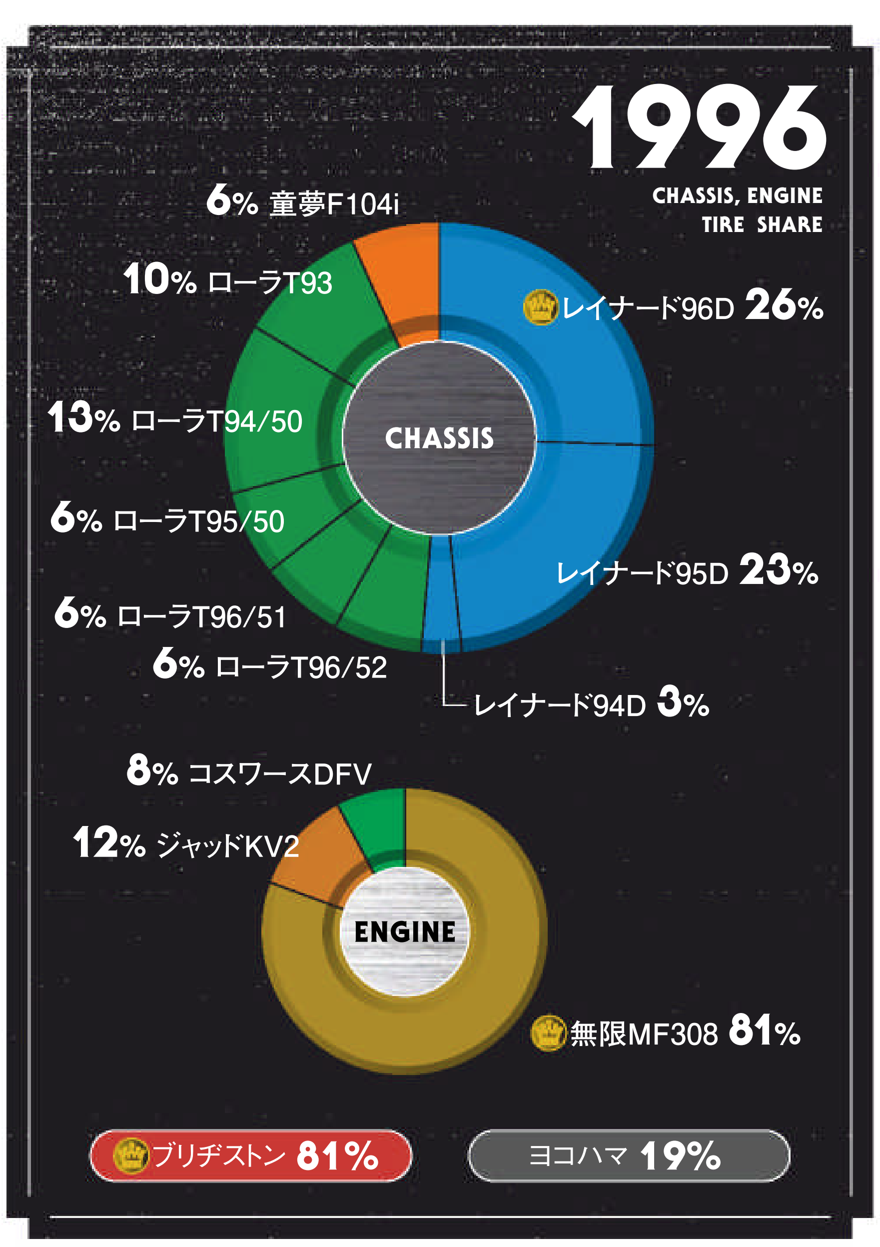
国内トップフォーミュラの全日本選手権シリーズは、レースごとに異なるプロモーターが主催し、それをJAFが全日本選手権として認定する仕組みで開催されてきた。しかし1996年に車両規定が日本独自のものとなり、シリーズ名称も「フォーミュラ・ニッポン」（FN）とあらためるのを機に、シリーズ全体を単一のプロモーターが統括して開催する近代的な仕組みが作られた。このとき設立されたのが日本レースプロモーション（JRP）である。JRPは当時FNを地上波で放送していたフジテレビを中心に、サーキットや参加主要チームが出資して設立された運営会社である。JRPの設立は国内トップフォーミュラにとどまらず、日本のレース界にとってひとつの大きな節目となった。

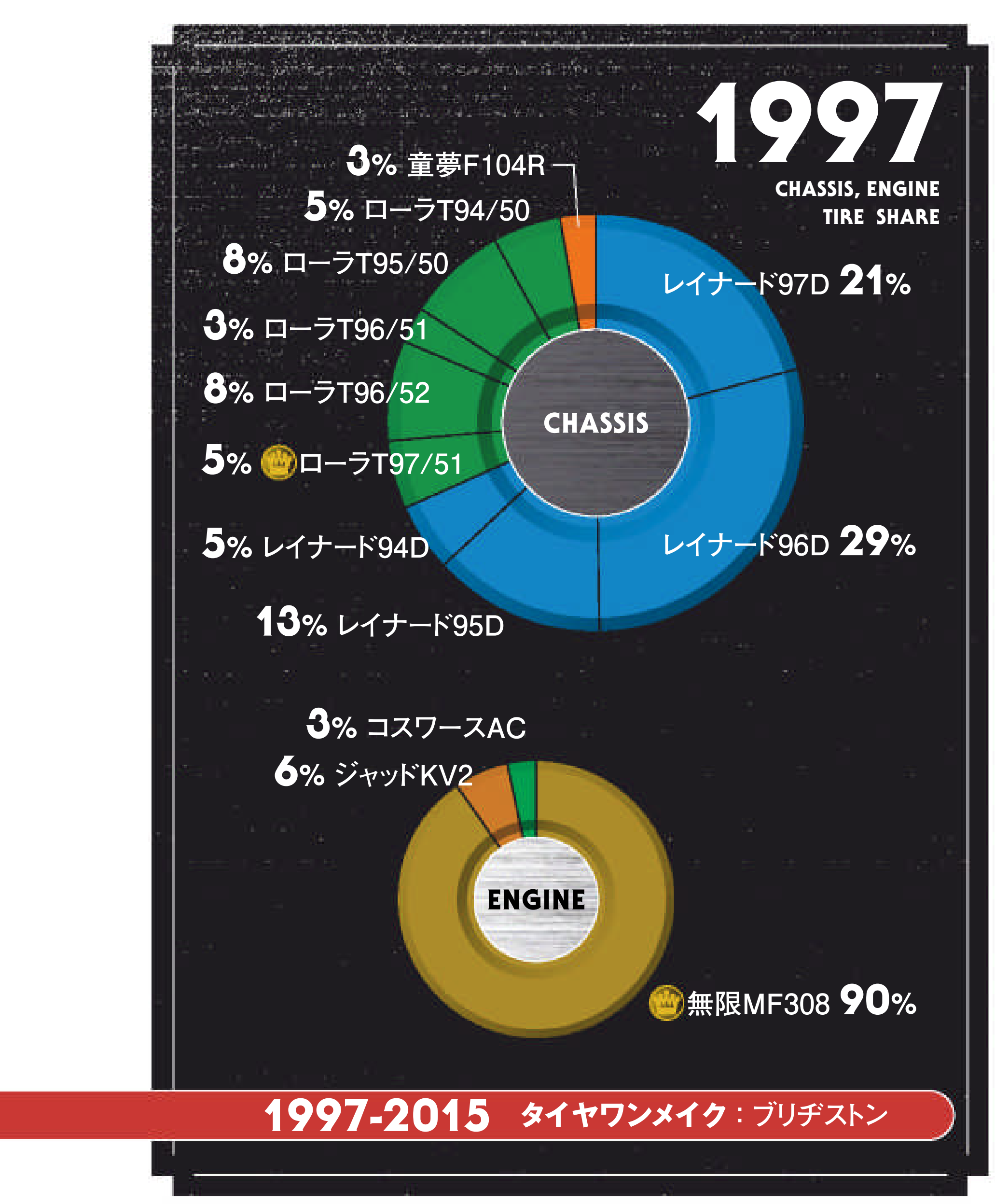
JRPはワンメイク化した本流の国際F3000選手権に対し、あくまでも従来どおりの「ミニF1」的な位置づけを守って国内トップフォーミュラの人気低下を食い止めるため、FNを旧F3000規定で開催した。シリーズ初年度、出走したシャシーはレイナード、ローラ、童夢。エンジンは無限MF308が主流ではあったがジャッドV8（元をたどればMF308の兄弟エンジン）、コスワースDFV。タイヤはブリヂストンとヨコハマである。

ドライバー面ではミハエル・シューマッハーの弟、ラルフ・シューマッハーが兄の薦めを受けて参戦、初年度の売り物となった。また若手の本山哲が実力を伸ばす一方、ペドロ・デ・ラ・ロサがチャンピオンになり、高木虎之介がF1へ旅立つなど注目選手が続出し、FNへの移行は成功したかに見えた。しかし、長年にわたって国内トップフォーミュラ界に君臨してきた星野一義が力の限界を自覚し、97年開幕前にフォーミュラを引退。ヨコハマがタイヤ供給を停止するなど、逆風も吹き始めた。

JRPは99年、シリーズのテコ入れとして複数コンストラクターにFN専用シャシーの開発を打診する。これにレイナード、ローラ、Gフォースが応じたがマーケットの小さな日本独自シャシー開発には限界があり、ほどなくレイナードのひとり勝ちとなって結果的にシリーズはほぼレイナード／無限のワンメイクレースと化した。ところが、肝心のレイナードが2002年に倒産したため、JRPは03年、急きょシリーズをローラのシャシーによるワ


M.Hirata









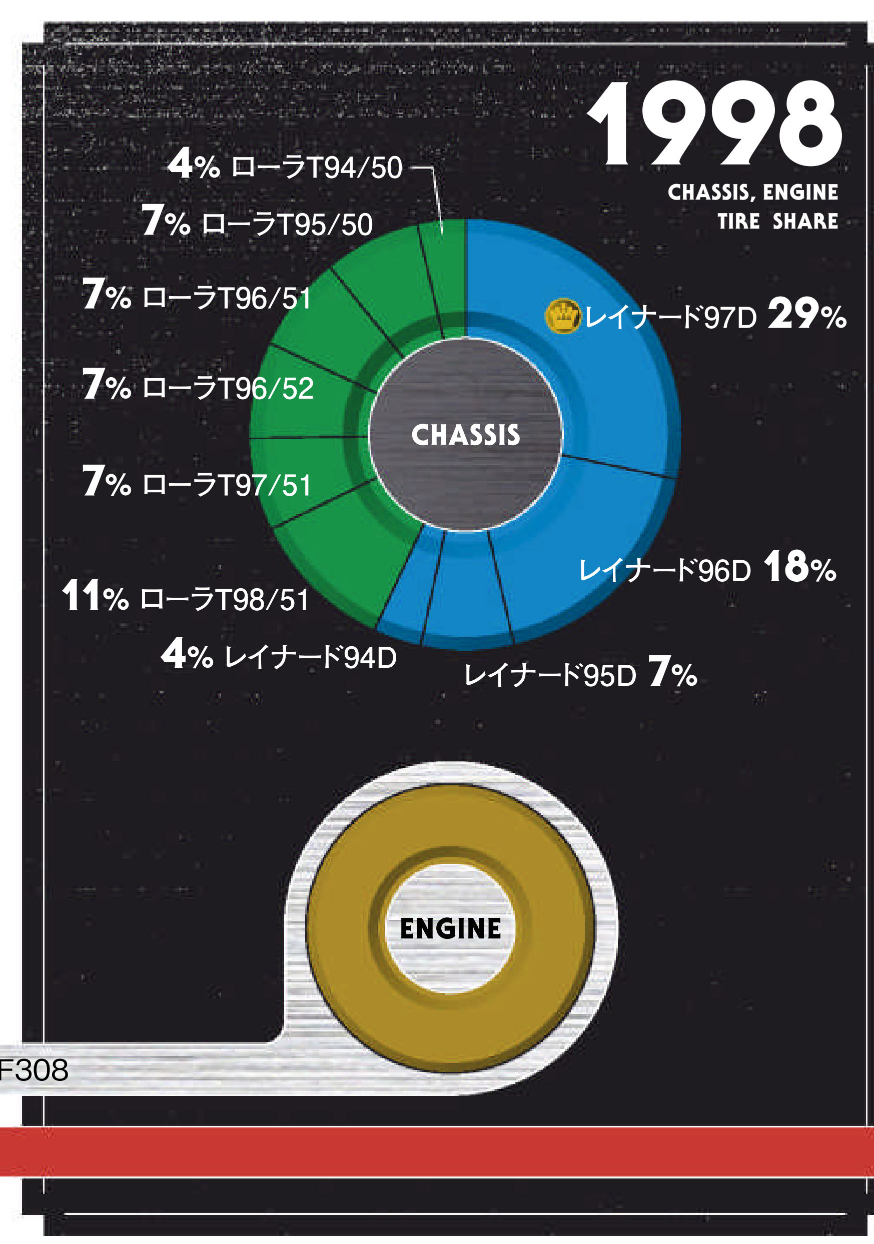
T.Moriyama

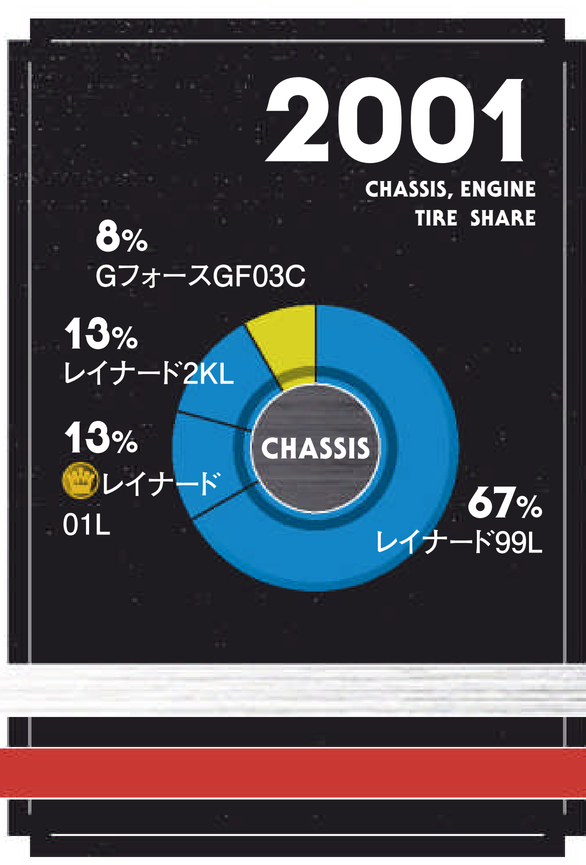
2005 CHAMPION

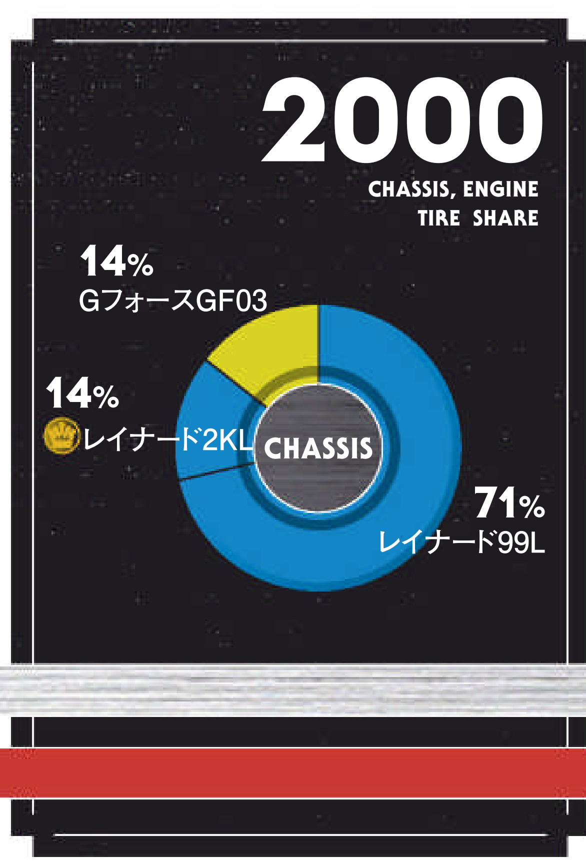
本山 哲

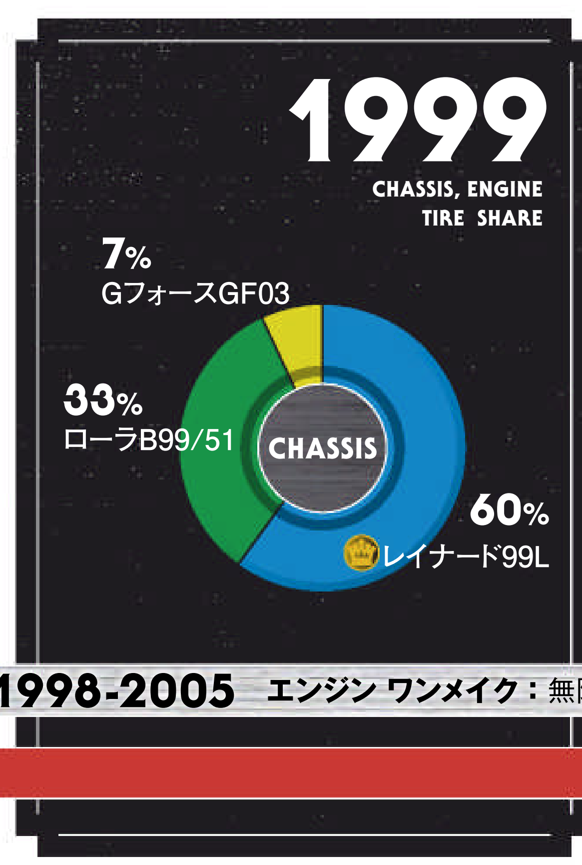
[arting RACING TEAM with IMPUL]

星野一義に代わり、FN時代の国内トップフォーミュラを牽引したのが本山だった。98年にチームルマンで初タイトルを獲得すると、01年、03年、05年にはチームインパルでチャンピオンに輝く。そして08年、チームルマンに復帰し、それが最後のシーズンとなった。









1998-2005 エンジン ワンメイク：無限MF308

SAN-EI



2002 CHAMPION

ラルフ・ファーマン
［ PIAA NAKAJIMA RACING ］

96年にイギリスF3でチャンピオン、マカオGPで優勝し、97年から日本へ。FNで6年目を迎えた02年にチャンピオンとなる。03年はF1に参戦。05年には日本に復帰し、GT500を戦った。

SAN-EI



1999 CHAMPION

トム・コロネル
［ PIAA NAKAJIMA RACING ］

ドイツF3で1年、全日本F3で2年戦い、97年にチャンピオンとなって翌年FNにステップアップ。2年目の第4戦富士で初優勝を挙げると、年間3勝でチャンピオンとなった。

SAN-EI



1996 CHAMPION

ラルフ・シューマッハー
［ X-JAPAN Racing Team Le Mans ］

兄のミハエルと同じチームルマンから参戦。デビューイヤーでタイトルを獲り、翌年F1へ。人気バンドのX-JAPANがメインスポンサーを務めたことでも話題となった。

M.Hirata



2004 CHAMPION

リチャード・ライアン
［ DoCoMo TEAM DANDELION RACING ］

01年からFNへ。翌年、99年から国内トップフォーミュラに参戦を開始したダンディライアンに移籍。そして04年、自身とチームにとって初となるビッグタイトルを手にした。

SAN-EI

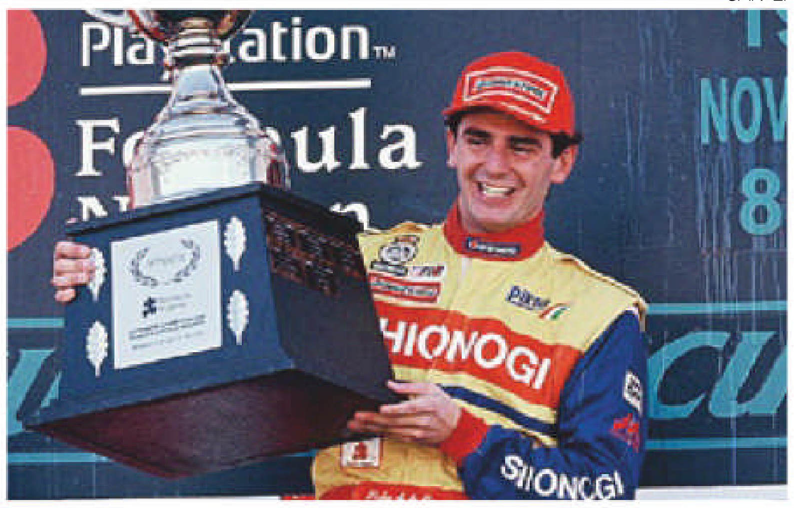


2000 CHAMPION

高木虎之介
［ PIAA NAKAJIMA RACING ］

国内トップフォーミュラのデビューは94年。98-99年のF1から戻ってくると、00年シーズンを10戦中8勝で圧倒。そして01年からはアメリカに渡り、CART、インディを戦った。

SAN-EI



1997 CHAMPION

ペドロ・デ・ラ・ロサ
［ SHIONOGI TEAM NOVA ］

FN初年度となった96年はシリーズ8位に終わるが、翌年は10戦中6勝、2位3回、3位1回という全戦表彰台でタイトル獲得。そして99年、F1のレギュラーシートをつかんだ。

世界の潮流には逆らえず——コスト削減のためワンメイク化へ

ンメイクとする決断を下した。

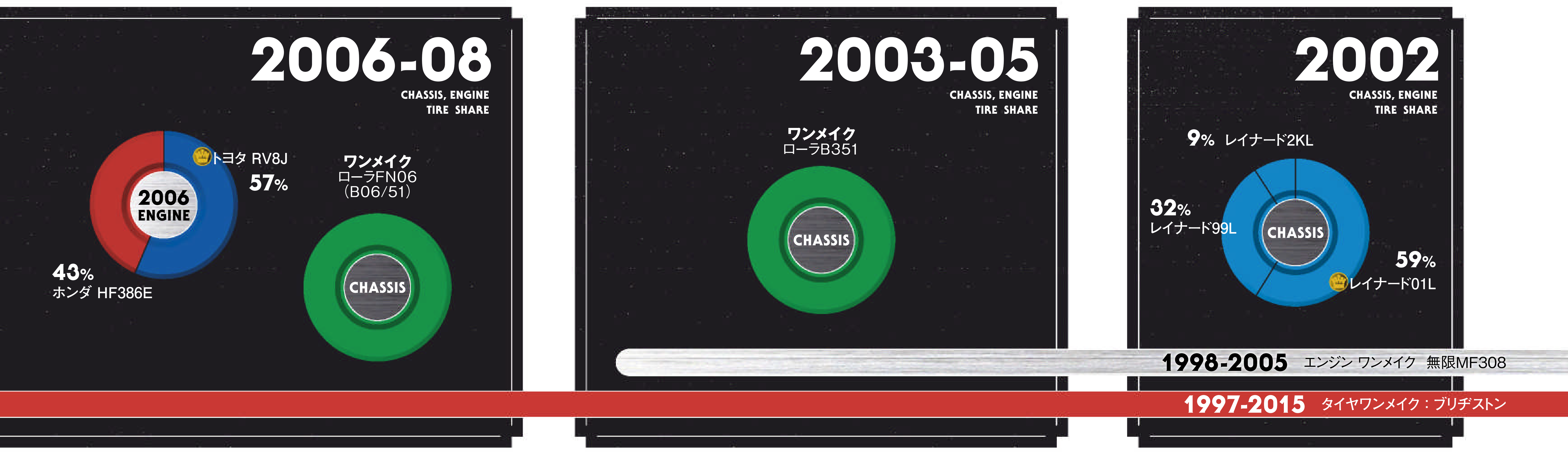
また、97年にはブリヂストンがコントロールタイヤとなる。国内トップフォーミュラは、マルチメイクのタイヤにより高性能を維持してきた経緯があるが、JRPにはワンメイク化によりタイヤメーカーからの協賛金を確保するメリットがあった。

この結果、2003年からは事実上ローラ／無限／ブリヂストンのワンメイクとなった。レーシングテクノロジーの進歩もあってコストを高騰させるマルチメイクは世界的に成立しにくくなっており、ミニF1を目指し独自路線を選んだFNも世界の潮流には逆らえなかったのである。

一方で、JRPはレース中の給油やタイヤ交換を義務づけるなど試行錯誤しながらレースの演出に取り組んだ。レーシングテクノロジーが進み空力に依存するようになったフォーミュラカーは、オーバーテイクが難しくなりレース展開が単調になる傾向にあった。JRPはレースをショーアップするた

シャシー／エンジン／タイヤ使用率

99年にはレイナード、ローラ、Gフォースが FN専用シャシーの供給を開始するが、戦闘力の高さでレイナードのひとり勝ちに。しかし、そのレイナードが02年に倒産。その後はローラ、09年からはスウィフトのワンメイクとなった。98年から05年のエンジンは、パフォーマンスに優れた無限MF308の事実上ワンメイク状態に。そして06年からはトヨタとホンダが供給を開始。タイヤ含め、ワンメイク化の潮流には逆らえなかった。





XPB

2006 CHAMPION
ブノワ・トレルイエ（右）
[mobilecast TEAM IMPUL]

2011 CHAMPION
アンドレ・ロッテラー（中央）
[PETRONAS TEAM TOM'S]

06年王者のトレルイエ、11年王者のロッテラーは、その後アウディのファクトリードライバーとしてWECに参戦。12年にはマルセル・フェスラー（左）と3人で、ル・マン24時間を制し、世界チャンピオンになる。

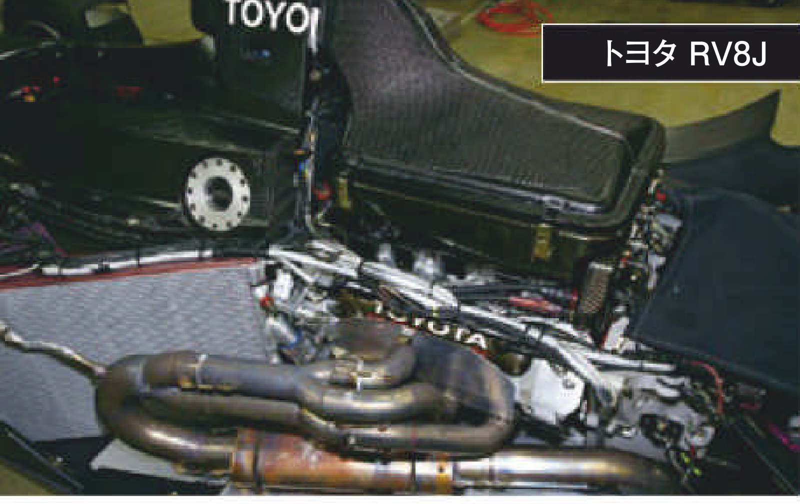
S.Kusakai



2008 CHAMPION
松田次生
[LAWSON TEAM IMPUL]

07年は優勝こそなかったが安定して上位を争い、わずか1ポイント差でタイトル獲得。翌08年は一転、4勝を挙げて30ポイント以上の大差をつけて2連覇を達成した。





06年、シャシーがローラFN06になるのに合わせてエンジンも変更。ホンダとトヨタが供給することになった。いずれもIRL（インディ・レーシング・リーグ）用をベースとしており、エンジン本体の寸法もIRLの規定とほぼ同一。写真ではエキゾーストの取り回しが若干異なっているが、性能差が出ないように特性は均一化された。

T.Ogasawara



2010 CHAMPION
ジョアオ・パオロ デ・オリベイラ
[Mobil 1 TEAM IMPUL]

03年ドイツF3、05年全日本F3でタイトルを獲得し、FNには06年の最終戦にスポット参戦。翌年からフル参戦すると、チームインパルに移籍した10年、チャンピオンに輝いた。

M.Hirata



2012 CHAMPION
中嶋一貴
[PETRONAS TEAM TOM'S]

全日本F3後は海外へ進出。GP2シリーズを経て、08-09年はF1を戦った。FNには11年からフル参戦し、シリーズ2位。そしてFN最終年の12年シーズン、タイトルを獲得した。

M.Hirata



2009 CHAMPION
ロイック・デュバル
[NAKAJIMA RACING]

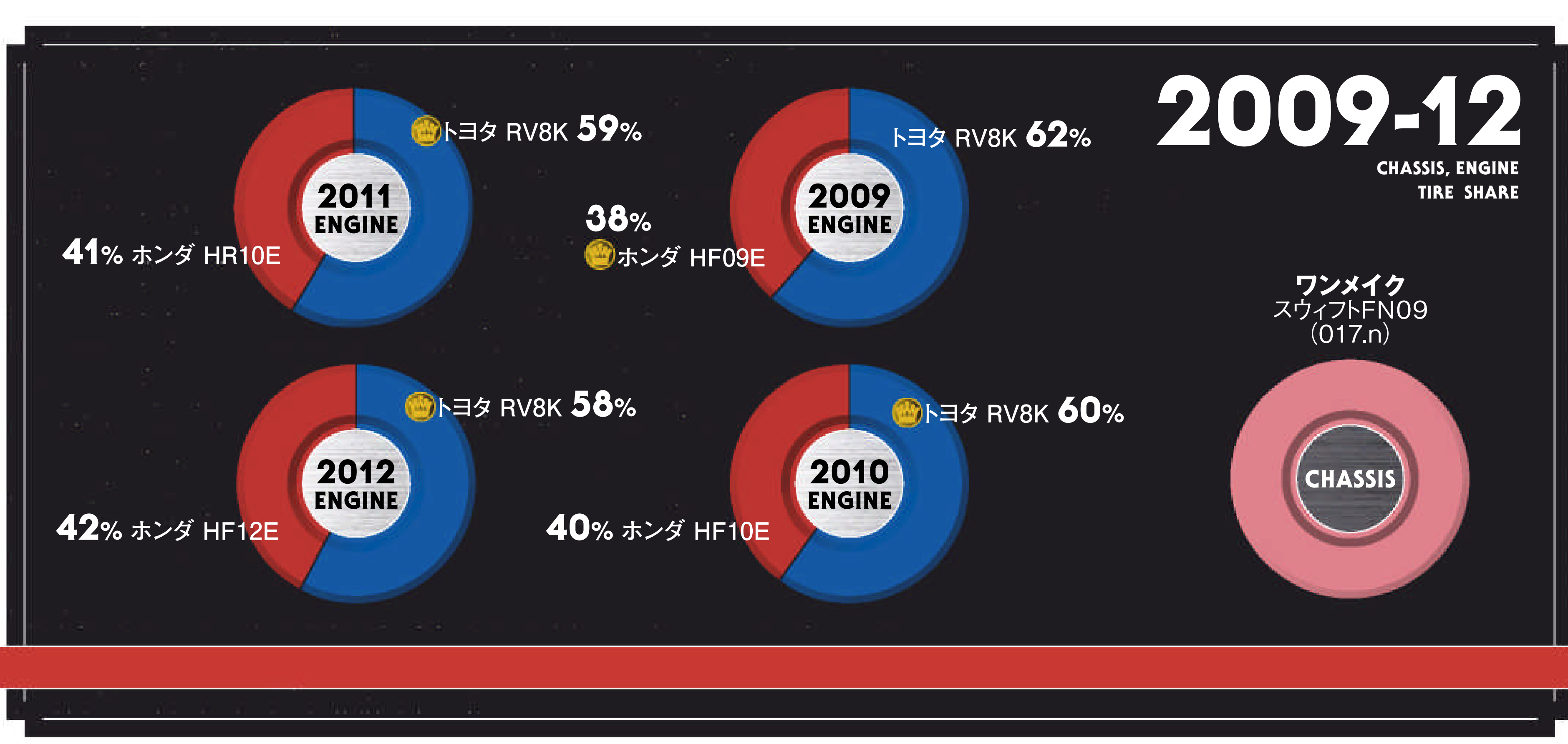
06年からFNに参戦し、09年チャンピオンに。8シーズンの参戦で12勝を挙げた。13年にはル・マン24時間で優勝、WECでタイトルも獲得。14-17年はフォーミュラEにも参戦。

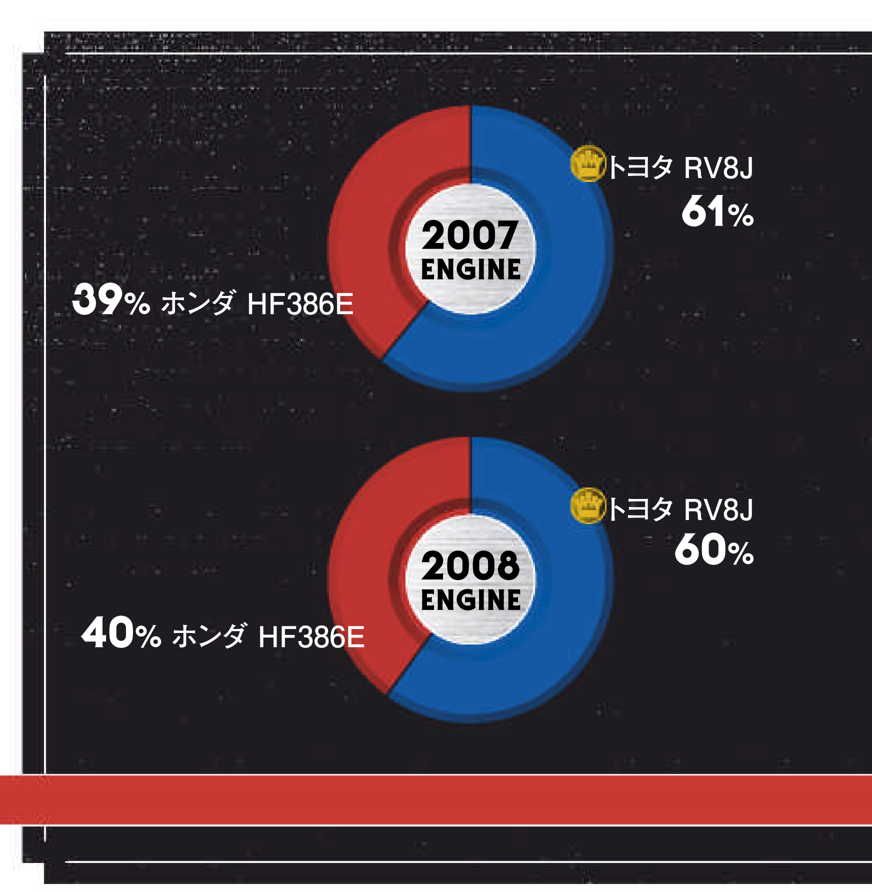
めにさまざまな手法を試みたが、こうした「演出」は、シリーズ全体を統括する団体としてＪＲＰが設立されたからこそ可能になったものだ。

エンジンでは、全日本Ｆ３０００時代から供給されてきた無限ＭＦ３０８が老朽化し、供給続行が困難になったとき動いたのが自動車メーカーであった。06年に向けトヨタとホンダがＦＮ用エンジンを開発、無限エンジンに代えて供給を開始したのである。

このとき、ＪＲＰとエンジンメーカーは過度な技術競争を回避する申し合わせをしており、以降ＪＲＰとエンジンメーカー2社がシリーズを支え維持する方向で歩調を合わせる日本独自路線が確立した。これにともない、エンジンメーカーはそれぞれのドライバー育成プログラムにＦＮを組み込み、有力若手ドライバーを送り込むようになった。ＪＲＰが01年に打ち出した「日本一速い男決定戦」というキャッチフレーズは、当時ＪＲＰが目指していた国内トップフォーミュラの位置づけを物語るものだったが、選手の若年齢化とメーカーの若手育成プログラムにより、国内トップフォーミュラの選手層も徐々に変化を始めることになった。

車両では09年にアメリカのスウィフトに委託してＦＮ専用シャシーを開発、ワンメイクシャシーとしてシリーズに導入した。このマシンはグラウンドエフェクトを積極的に用いて世界の潮流とは外れたオリジナリティあふれるもので、ＪＲＰは日本の独自性を打ち出したかったようだが、いささか迷走気味のスペックではあった。





※シャシー、エンジン、タイヤの使用率は編集部調べ。小数点以下は四捨五入としているため、合計が100%にならないこともあります。

CHAPTER 7

2013-2021
全日本スーパーフォーミュラ選手権

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／田中秀宣（Hidenobu Tanaka）／鈴木紳平（Shimpei Suzuki）

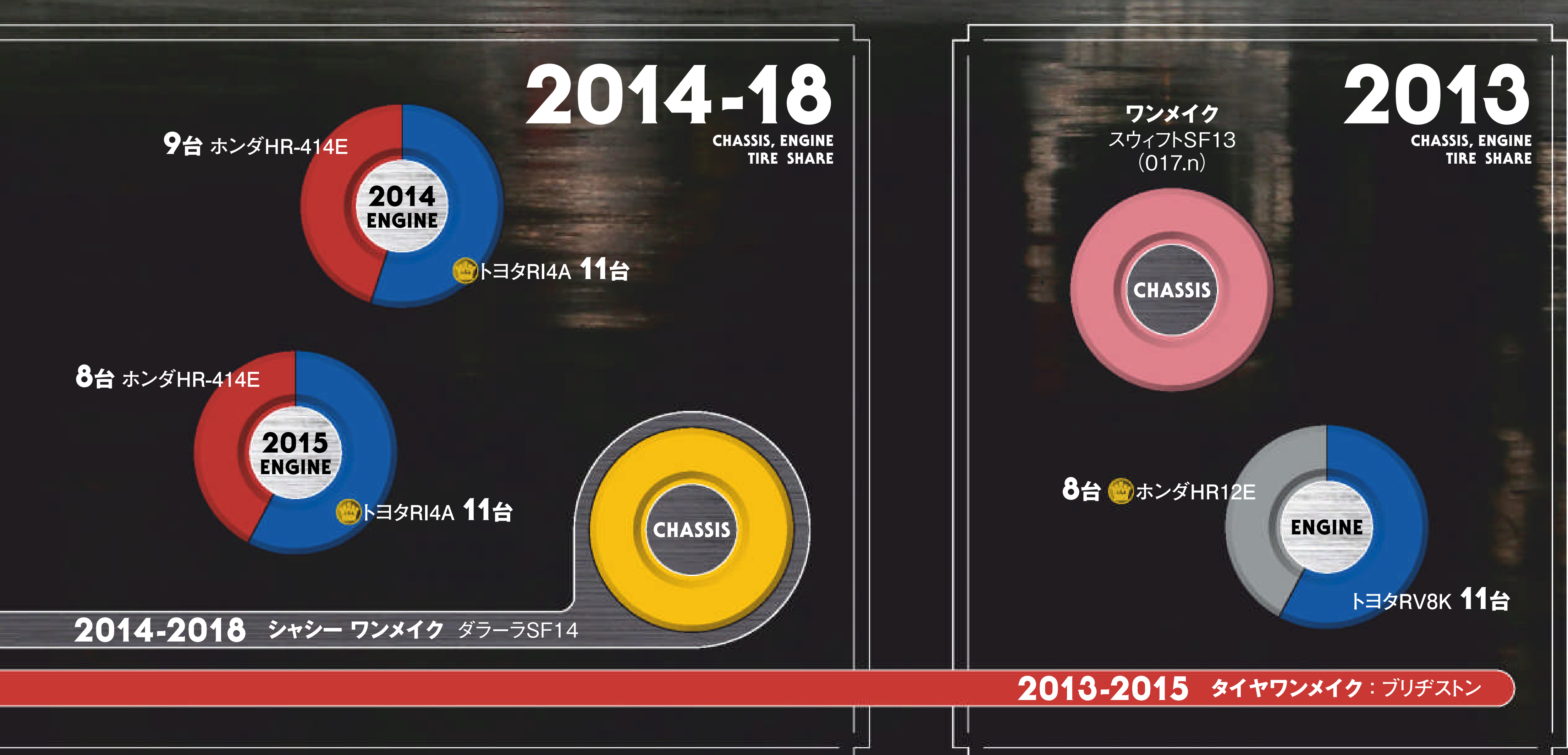
世界から日本へ、日本から世界へ

SF14

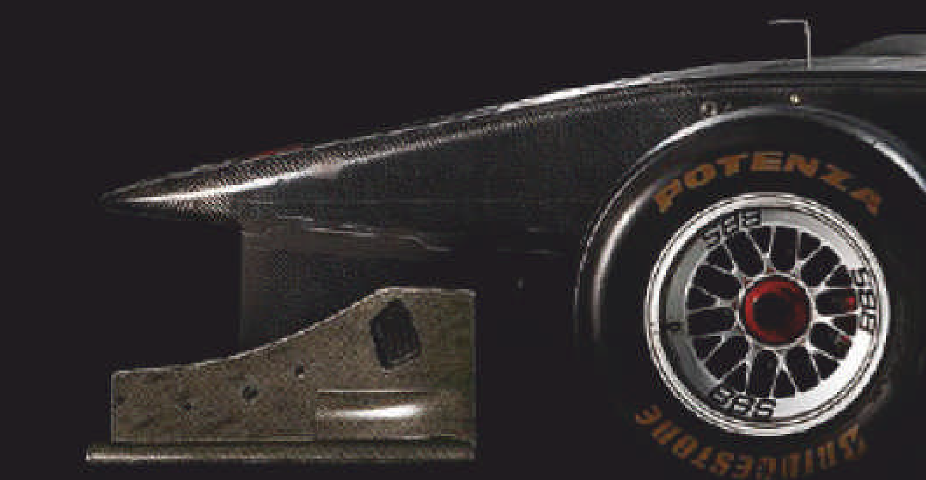


SF19





Specification		SF19	SF14
シャシー	全長×全幅×全高	5233×1900×960mm	5268×1910×960mm
	ホイールベース	3115mm	3165mm
	車体重量	660kg以上（ドライバー込み）	
	ギヤボックス	リカルド製6速パドルシフト	
	ブレーキ	ブレンボ製キャリパー・カーボンローター&ディスク	
	ステアリング	KYB製電動パワーステアリングシステム	
	サスペンション	フロント：プッシュロッド・トーションバースプリング／リヤ：プッシュロッド	
	安全基準	2016/17 FIA F1セーフティレギュレーションに準拠	2010 FIA F1セーフティレギュレーションに準拠
エンジン	供給メーカー	TRD／M-TEC	トヨタ／ホンダ
	仕様	2000cc／直列4気筒直噴ターボ／OTS搭載	
	最低重量	85kg	
	出力	405kw（550ps）以上	
	出力制限方法	燃料リストリクターによる燃料流量制限	
タイヤ	供給メーカー	ヨコハマ	2013-15年ブリヂストン／2016-18年ヨコハマ
	サイズ	フロント：270/620　リヤ：360/620	フロント：250/620　リヤ：360/620（ヨコハマ）



H.Tanaka

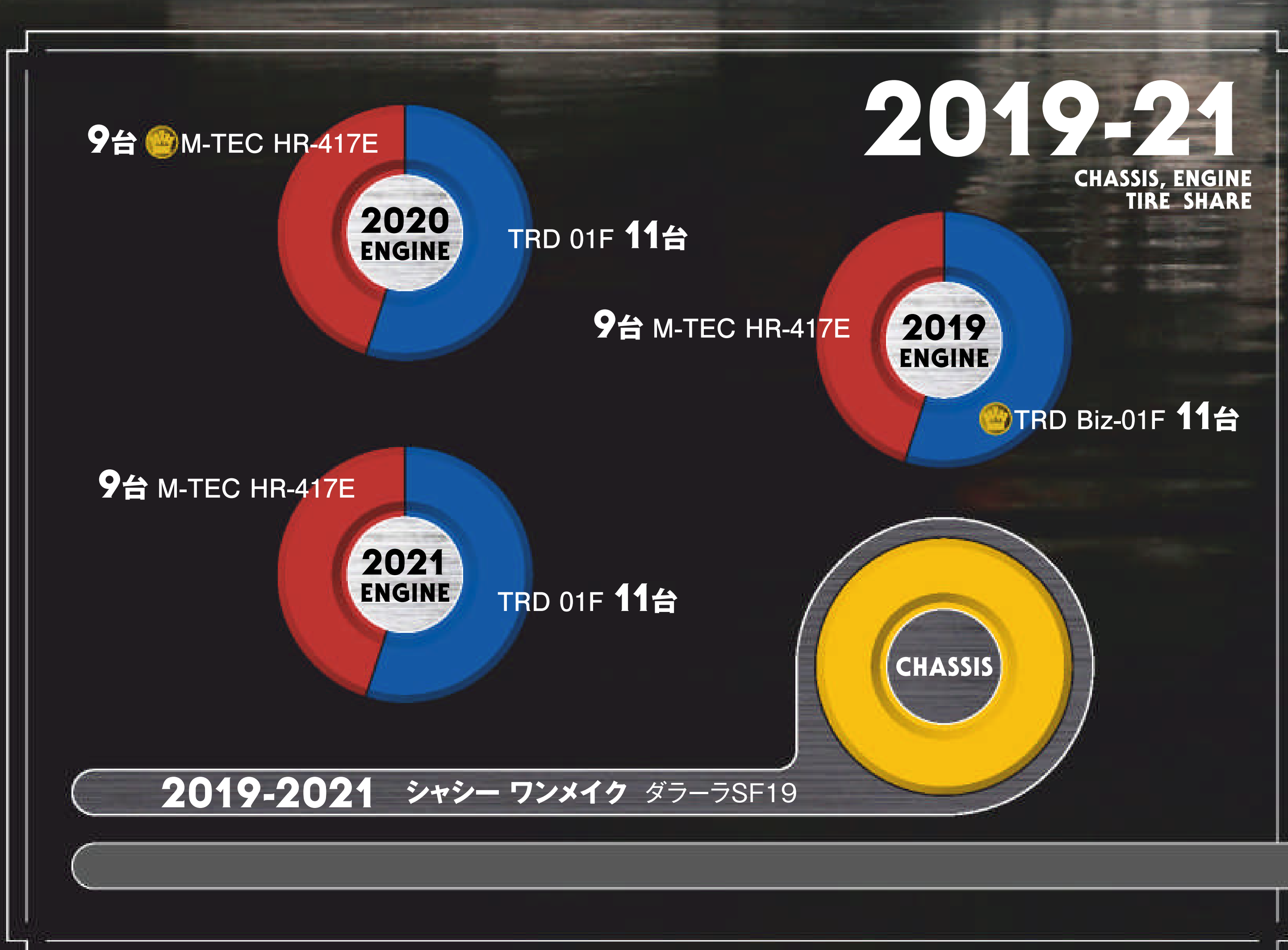
国内トップフォーミュラとしてのフォーミュラ・ニッポンは「日本一速い男決定戦」と位置づけられたものの、F1グランプリをはじめとする海外カテゴリーとの関係はどうなるのかという問題はついて回った。比較の結果、「結局はF1に行けない人間の吹き溜まりではないか」とするネガティブな意見も少なくはなかった。

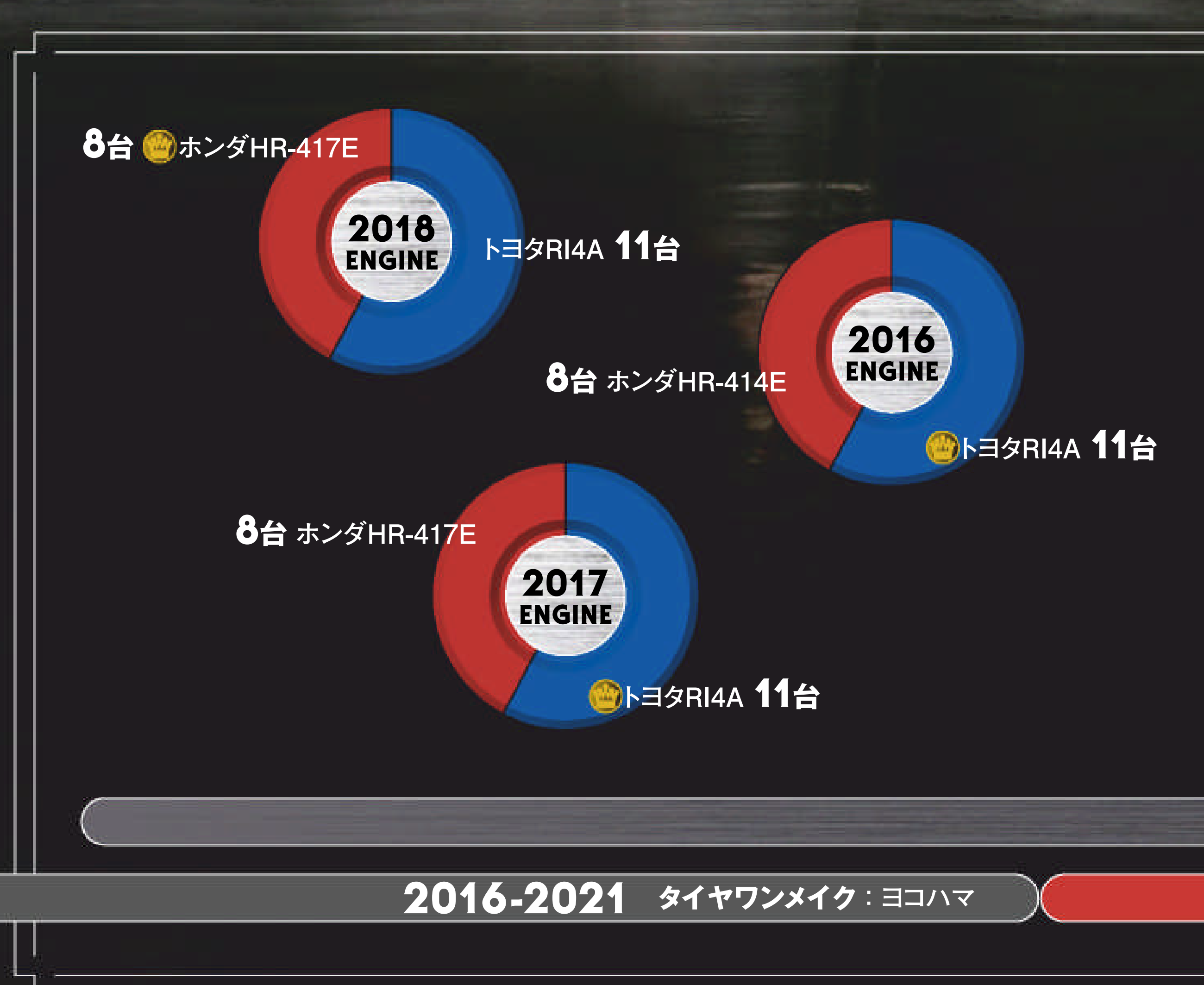
それを受けてJRPは「日本国内」から脱却し、ヨーロッパ、アメリカ、アジアの世界3極構造の中、アジアのトップフォーミュラとする位置づけを打ち出し、当初は韓国をはじめとする海外展開を目指すとともに、シリーズを「スーパーフォーミュラ」（SF）と改称したのだ。

これにともない、JRPは車両規定を見直し、2014年にはトヨタとホンダが新規開発する直噴ターボ過給エンジンに「クイック&ライト」をコンセプトにダラーラと開発した新シャシーを組み合わせたSF14を導入した。新エンジンはNRE（ニッポン・レース・エンジン）と呼ばれる規格に基づいて開発されたもので、瞬間燃料流量リストリクターを組み合わせてパワーと燃費および性能個体差抑制が並立した、世界にも類をみないレーシングエンジンであった。瞬間燃料リストリクターは、一時的に燃料流量を増加させてパワーアップすることによってオーバーテイクを支援するオーバーテイクシステム（OTS）としても機能することとなり、レースのショーアップに



M.Hirata





寄与。燃費を規制した直噴ターボエンジンはF1をはじめ世界的に導入が進み始めた次世代のパワープラントであり、SFは先端技術を実用化したフォーミュラカーレースシリーズとして、世界的に独自のポジションを確立するに至ったのである。

当初、ハイブリッドシステムやDRSなどF1に準じるアイテムがSF14搭載に向けて検討されていたが、19年に導入されたSF19では搭載しない方向で基本設計がなされ、シャシーはさらに「クイック&ライト」コンセプトの色が強まることとなった。SF14の成功を受け、定まっていなかった方向性が絞り込まれたかたちである。ただし、当初掲げられていたアジア圏へのシリーズ拡大は、現在に至るまで実現していない。

JRPは16年からコントロールタイヤのメーカーをブリヂストンからヨコハマへ切り替えるとともに、タイヤメーカーと協議のうえ、タイヤのパフォーマンスをコントロールしたり、2スペック化を採用するなど（20年より1スペックに戻っている）、決勝レースの見どころを増やすための工夫を行なった。競争による高性能化よりも、管理による演出を重視する方向性は世界的な流れであった。

初年度のシリーズチャンピオンはホンダの育成ドライバーである山本尚貴、2年目はトヨタの育成ドライバーとしてF1を戦った後、活動の本拠を日本へ移した中嶋一貴。それ以降、石浦宏明、国本雄資、石浦、山本、ニック・キャシディ、山本と続き、メーカーの育成プログラム出身者がシリーズを争う構図が定着していった。

ダラーラ製シャシーとNREエンジン、そしてヨコハマタイヤを組み合わせたSF14／SF19のパフォーマンスは、F1下位のフォーミュラカーとしてはFIA F2を上回り、F1を目指すヨーロッパの若手ドライバーからはステップアップへの選択肢として高い評価を得ることとなった。ヨーロッパではステップアップのコスト高騰が顕著となり、F1にもっともパフォーマンスが近いフォーミュラカーレースでありながら参戦コストが妥当であるSFは、世界的にもその地位を確立したのだ。

こうして16年にはストフェル・バンドーン、17年にはピエール・ガスリーが参戦。その後F1へ進出したばかりか、19年に参戦したアレックス・パロウは翌年にインディカー・シリーズへ転身して上位を争う注目選手となり、19年にはルーカス・アウアー、20年にはセルジオ・セッテ・カマラ、サッシャ・フェネストラズら海外の有力若手選手が続々とシリーズに参戦することとなった。

課題としては、高性能化とともに高価になったNREエンジンの供給枠が限られており、加えてエンジンメーカーのドライバー育成プログラムが関わって、参加チームや参加ドライバーにエンジンメーカーの色がつきやすい点にある。この結果、エンジンメーカーの育成プログラム外の国内若手選手が下位カテゴリーからSFへステップアップするのは困難な状況になっており、幅広い領域から才能のある選手を集め、もっとも速いのは誰なのかを決める本来のフォーミュラカーレースシリーズとしては、人流の面でいささかいびつなかたちになっている。これについては、現時点ではシリーズが単体の興行としては充分に成立していないため、エンジンメーカーの資金に頼らざるをえない構造的な問題点が指摘されており、JRPの経営手腕が問われている。



2013-2021
全日本スーパーフォーミュラ選手権

ワンメイクのキーファクター
深淵のセッティング

スーパーフォーミュラではシャシーとタイヤがワンメイク
エンジンこそ2メーカーが供給するが、性能差はほとんどない
勝負の決め手となるのは、ドライバーの腕とセッティングだ
最新の技術が用いられたマシンは、セッティング感度を増していった
同じ道具を使いながら、仕立てによってまったくの別物にもなる
底知れないセッティングの世界、その一部を覗いてみよう

Text：auto sport

SF14とSF19で外観は大きく異なるが、〝中身〟においてはコスト抑制の意味もあり共通個所が多い。なかでもセッティングの鍵を握る足まわりは、データを共有できるところも多いようだ。ここではSF14を題材に、セッティングの基礎を紹介していこう。

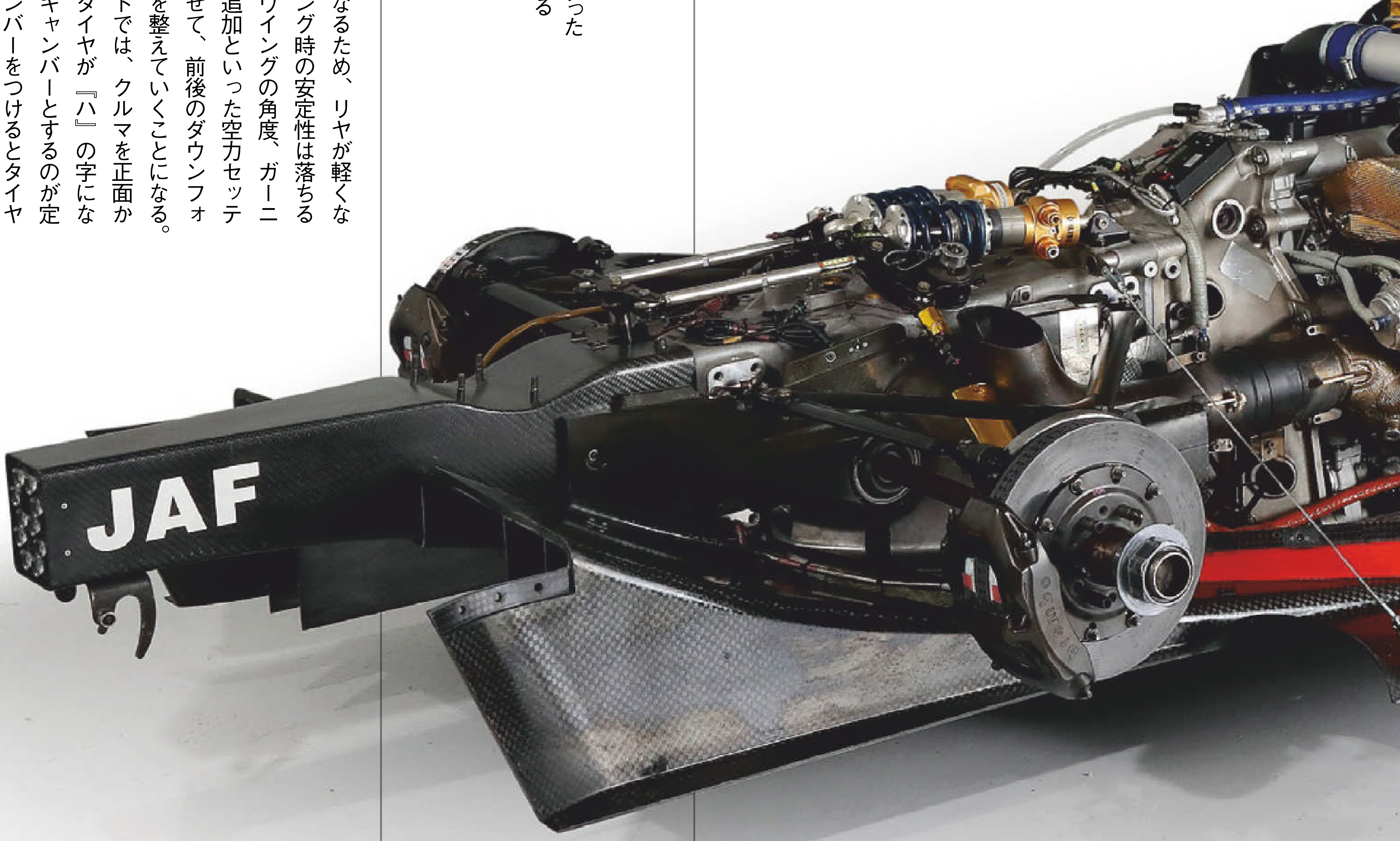
車高は空力特性をつかさどるセッティングポイント。前下がりのレーキがついた状態にすれば、トータルのダウンフォース量が高まりアンダーステアが出にくくなる。しかし、空力バランスは前寄りになるため、リヤが軽くなってブレーキング時の安定性は落ちる傾向に。前後ウイングの角度、ガーニーフラップの追加といった空力セッティングと合わせて、前後のダウンフォースバランスを整えていくことになる。

アライメントでは、クルマを正面から見たときにタイヤが『ハ』の字になるネガティブキャンバーとするのが定石だが、キャンバーをつけるとタイヤが内側に入ろうとする。それを相殺するためにトーはアウト（車体上から見

ENGINE

2014年、シャシーがSF14になると同時に、エンジンはスーパーGTのGT500と共通設計のNRE（ニッポン・レース・エンジン）を搭載。F3000から続く3000cc、V8のNAとは大きく異なり、2000cc、直4直噴ターボとなった。これは時代的な流れに則ったダウンサイジングターボであり、国内トップフォーミュラでは初のターボエンジンとなる。18年まではトヨタとホンダがサプライヤーだったが、19年以降トヨタはTRD、ホンダはM-TECというネーミングエンジンとなった。エンジン管理はサプライヤーが担当する。

SF14 ▼



S.Suzuki

SF14とSF19で共通する足まわりの調律

て逆『ハ』の字）にするのが基本的な考え方。一方、リヤにおいてはトーアウトにすると車両の安定性が低下するため、通常はトーインにしてブレーキングとターンイン時の挙動を安定させる。また、キャスター（車体真横から見てホイールの中心軸に対する操向軸の傾き角）に関しては、おもにコーナリング中の挙動をコントロールするために調整。真横から見てタイヤが後傾した状態にすると、コーナーでステアリングを切り込んだときにタイヤの対地キャンバーがネガティブとなり、外輪の接地性能を高めることができる。

アライメントがおもに静止状態での足まわりの数値変更なのに対し、動的な状態における車体やサスペンションの動きを変えることを目的とするのがジオメトリー調整。エンジニアがリヤのジオメトリーで重視するのは、ロールセンターの位置とアンチリフト。リヤのロールセンターを高く設定するとクルマは曲がりやすくなり、低くすると安定性が増す。ブレーキングを奥にとるドライバーほどアンチリフト特性を求める傾向が強くなるが、強めすぎるとタイヤの接地が失われるため慎重にセッティングを進める必要がある。

ダンパーとスプリングに関しては、まずスプリングの硬さと前後バランスを決め、それに合わせてダンパーの減衰を考え、最後にアンチロールバーでコーナリング中のロール剛性を調整するというプロセスが一般的。ダンパーは規定内であれば自由に変更でき、エンジニアによって好みのメーカーがあるようだ。また、ダンパーのシャフト部にはバンプラバーが装着されることが多く、材質や厚みによる硬軟の違いを利用し、スプリングのようにセッティングパーツとして使用している。

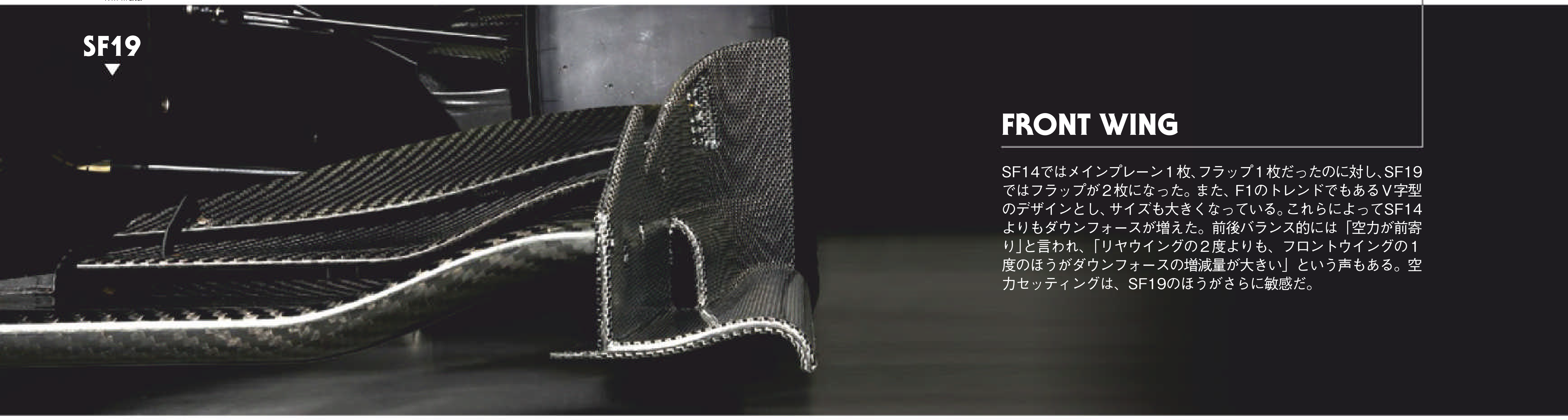
さらに、サードエレメント（サードダンパー）は前後に装着可能。ストレート走行時のようにクルマがロールしていない状態で、ダウンフォースがかかったときに車体やサスペンションの沈む量を制限することができる。サードエレメントは必ずしも減衰力を生じるダンパーである必要はなく、単なるロッドでも問題はない。



フロントのダンパー、スプリング、アンチロールバーはモノコックの先端、アクセル＆ブレーキペダルの奥に詰め込まれている。そのためダンパーは小さく、スプリングは一般的なコイル状ではなく、棒状のトーションバースプリングを採用。作業性が良いとは言えないことから、エンジニアとしては持ち込みセットで当てたいポイントだ。ダンパーの選択は自由だが、スプリングとアンチロールバーは設定されたなかから選んでいる。

S.Suzuki

M.Hirata

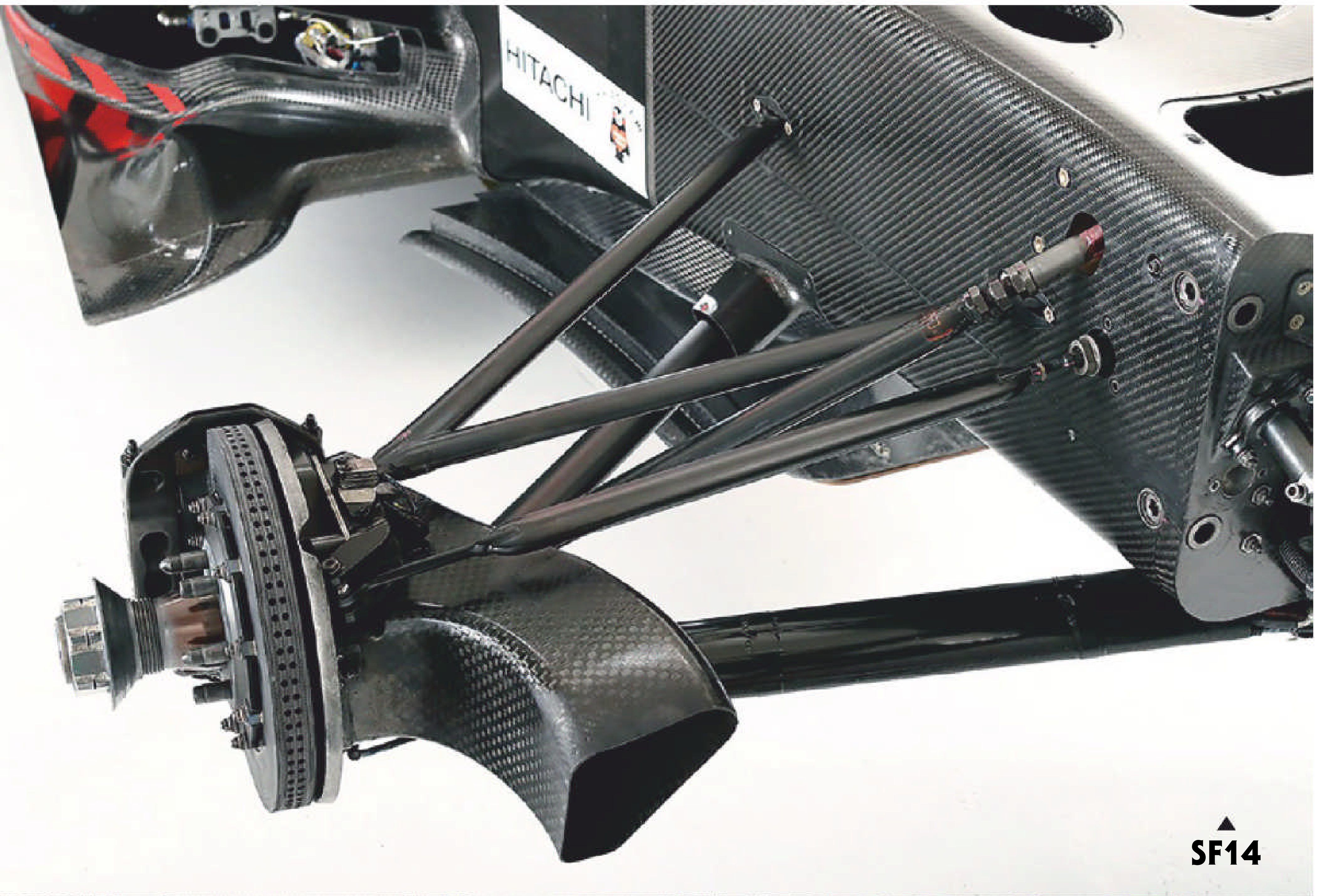


FRONT WING

SF14ではメインプレーン1枚、フラップ1枚だったのに対し、SF19ではフラップが2枚になった。また、F1のトレンドでもあるV字型のデザインとし、サイズも大きくなっている。これらによってSF14よりもダウンフォースが増えた。前後バランス的には「空力が前寄り」と言われ、「リヤウイングの2度よりも、フロントウイングの1度のほうがダウンフォースの増減量が大きい」という声もある。空力セッティングは、SF19のほうがさらに敏感だ。

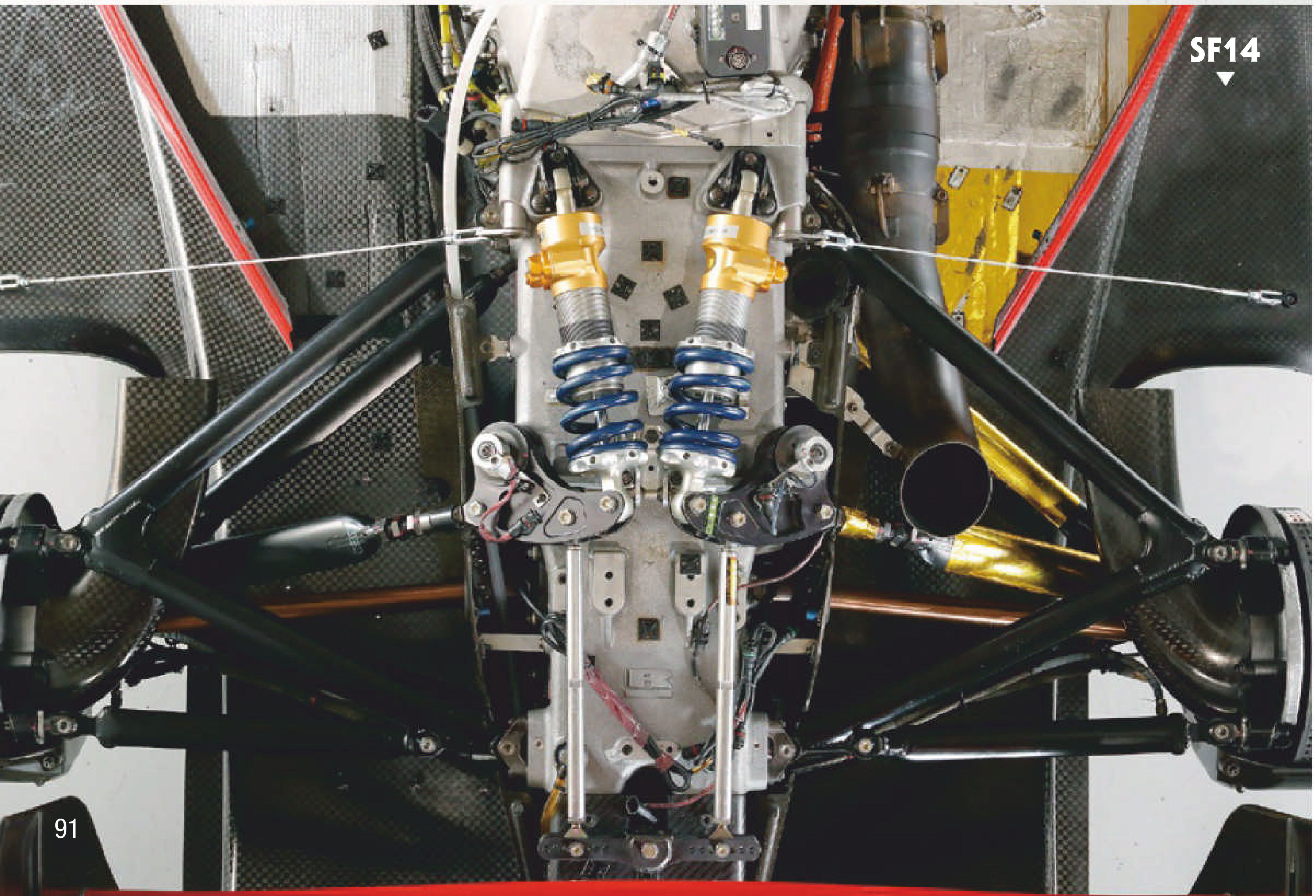
2013-2021 全日本スーパーフォーミュラ選手権

S.Suzuki



FRONT SUSPENSION

SF19では新規定の安全上の理由でリテイナーケーブルを追加する必要があったためアップライトを変更。また、プッシュロッドエンドなど一部のパーツを変更しているが、サスペンションアーム類は基本的にSF14を踏襲している。なお、ブレーキシステムはSF14/19ともにブレンボ製のワンメイクだが、ディスクもキャリパーも違い、SF19では制動性能を引き上げるとともに剛性も上がってフィーリングが異なる。ブレーキセッティングの肝は、温度管理と前後バランスの見極めだ。



S.Suzuki

REAR SUSPENSION

リヤのダンパー＆スプリングは一般的なコイルオーバータイプで、ギヤボックス上に設置。また、写真では装着されていないが、ダンパー後方のスペースにアンチロールバーへとつながるサードエレメント（サードダンパー）を装着するチームも多い。サスペンション形式としてはダブルウイッシュボーンでプッシュロッドを採用するのはフロントと同様だが、リヤにはトーを調整するトーリンクが備えられている。

森脇基恭さんの提言から見えた

「スーパーフォーミュラの在り方」

F1への〝ショートカッター〟を目指せ。

外国人ドライバー招聘やチームオペレーションなどを通して国内トップフォーミュラのポテンシャルを以前から高く評価していたという森脇基恭さん本誌編集長とのインタビューで見えてきた国内トップフォーミュラの目指すところとあるべき姿――

Interview & Text：auto sport
Photo：田村 翔（Sho Tamura）／工藤崇弘（Takahiro Kudoh）

――森脇さんと国内トップフォーミュラとの最初の接点はどこですか？

森脇：日本が欧州のF2を見習ってF2000を立ち上げたとき、僕はホンダの研究所にいたんだけど、少ない資料や雑誌などから日本のトップフォーミュラはこういう感じなんだっていうのを見ていました。そのあたりですね。日本では、フォーミュラではなく、スポーツカーのレースが盛んで、グラチャン（富士グランチャンピオンレース）が人気でした。そしたら、F2000で使っていたミツビシの2ℓエンジンをローラに載せて、グラチャンに出ようという人が現れたんです。当時のホンダの社長の河島（喜好）さんから呼び出され、「おまえ、面倒を見てやれ」って言われて（笑）。ローラのベルハウジングを外してホンダの研究所に持ってきて、寸法を測って図面を描き、エンジンブロックの後ろ面の寸法をもらってきてベルハウジングを作った。「何でまったく関係のないホンダの研究所がやるんだ？」って、ホンダの研究所の連中も思っていたし、僕もそう思っていた（笑）。それはすごく印象に残っていますね。

――そこで初めて間近に自分のこととして関わることになったというわけですね。そのときまでレーシングエンジンに携ったことはあったのですか？

森脇：あのころはレーシングエンジンの図面はそこらじゅうにあったと思います。僕が配属された部隊はF1の部隊だったので、F1のエンジン屋さんとすごく近かったんです。年がら年中、話していて、僕が興味を持てば、見せてくれました。第1期F1活動が終わった後、ホンダ1300の空冷エンジンを使ったR・1300という2シーターレーシングカーを作り、鈴鹿の耐久レースを走らせました。その車体開発は、僕が所属していた車体部隊が担当していましたから、くっついて鈴鹿に行ったりしていたんです。

――その後、イギリスのレーシングコンストラクターのデザイナーを経て、ノバ・エンジニアリングの技術担当として経営に関わることになり、国内トップフォーミュラを戦うことになりました。当時は海外からドライバーも多くやってきていましたが、どんな気概で挑んでいたのですか？

森脇：当時は集客のためにオーガナイザー（レース主催者）などが欧州から有名ドライバーを呼び、日本のチームで走ってもらうということを毎週のようにやっていました。それにはすごくパンチもありました。細かいところは省きますが、僕はレース関係者の方々との関係で、そのお手伝いをしていたんです。「こういうドライバーが来るから、面倒を見てくれ」という感じで、僕がエンジニアとして欧州勢を走らせていました。そこから、1979年にノバへ正式に移った後は欧州を迎え撃つ立場になった。この時代、データロガーはありません。だから、ドライバーのテクニックは最高機密です。クルマもエンジンも機密。すべてがマル秘。それが欧州からやってくる。だから、たとえばエンジンについては、同じBMWでもチューナーはどこなのかがすごく重要でした。いったい何が違うんだ？ と。ドライビングテクニックに関するものも、アイツだけギヤのつながりの音がどこか違うぞ、などという話になる。それを何とか聞き出し、ドライバーは自分の走り方の参考にしようという時代でした。でも、ノバで自分たちがスポンサーさんを獲得してきてクルマを走らせるようになってからはもう、完全に海外勢は敵でしたよね。

1995年は4秒差！

――国内トップフォーミュラとF1のタイム差を見てみると、1976年、77年を除き、たとえばF1日本グランプリが毎年開催されるようになった1987年は10秒弱だったものが、95年には4秒2にまで縮まりました。もう少しで、同じ土俵で走ってもおかしくないくらいです。

森脇：一番大きいのは、各タイヤメーカーによるコンペティションがあったことですね。81年ごろにブリヂストンが先頭を切ってラジアルタイヤを自社のユーザー全車に展開した。そして、

世界を討て。
日本一の“その先”をかけた戦い
1973-2021 F2000 / F2 / F3000 / FORMULA NIPPON / SUPER FORMULA

そのころは3社で競い合っているから、パフォーマンスはどんどん良くなっていきますよね。ノバで走っていた（ステファン）ヨハンソンや（ハインツ・ハラルド）フレンツェンもシーズン中に欧州に戻り、F1のテストをこなしていたのですが、日本に帰ってきて、「どうだった？」って聞いたら、「日本でクルマに乗っていてすごく良かったよ。横Gはまったく問題ない」と。首が持っていかれることもないと。ただ、F1は加速とブレーキが強烈で、次のコーナーがすぐに来るから、そこで対応に遅れると。そのときに、これはF1に行こうというドライバーにとって、日本のF2、F3000で走ることは圧倒的に有利に働くことになるって僕は確信したんですよね。ドライバーもフィジカルトレーニングが必要だという動きが出てきたのも、F2のタイムが速くなり始めたときだと思います。

——コーナリングスピードにカラダと目がついていければ、加速にはわりと早く慣れるだろうと。

森脇：そういうことです。

——いまもその傾向はありますよね。

森脇：はい。次のコーナーがすぐに来るというのは圧倒的に速いからです。

——たとえば、角田裕毅選手などの話を聞いていると、コーナリングスピード、横Gに対しては、育った環境や培ってきたもので、そんなに違和感なくいけると言っています。

森脇：はい。昔のグループCはすごいパワーを出していました。F2やF3000に乗り、グループCにも乗って、それでF1といくと、階段を上るのにちょうど良かったんですよね、ヨーロッパでも。だから、ミハエル・シューマッハーもフレンツェンもそうだけど、いいドライバーはCカーを経験して、F1に上がっていった。いまみたいにF2からF1というのはハードルが高いのかもしれないですね。

——日本からF1に上がっていったドライバーたちを見てきた森脇さんから見て、国内トップフォーミュラに足りないものは何だと感じていますか？

森脇：ズバリと言い当てることはできないけど、昔はあれだけお客さんがいてくれたわけですからね。一方、スーパーGTには多くのお客さんが来てくれていて、スーパーフォーミュラにはGTと同じドライバーが出ている。となると、再興へのひとつのヒントはクルマのコンペティションやタイヤのコンペティションにあるかもしれないと思っています。日本のレースファンがメインで注目しているのは、ドライバーではなくクルマなのかもしれないと。その考え方でいくと、ワンメイクフォーミュラでは弱いんですよね（笑）。もちろん、コスト削減を考えるとワンメイクになるけど、日本のトップフォーミュラは〝日本のF1〟のようなものだから、強くて速ければ勝つのは当

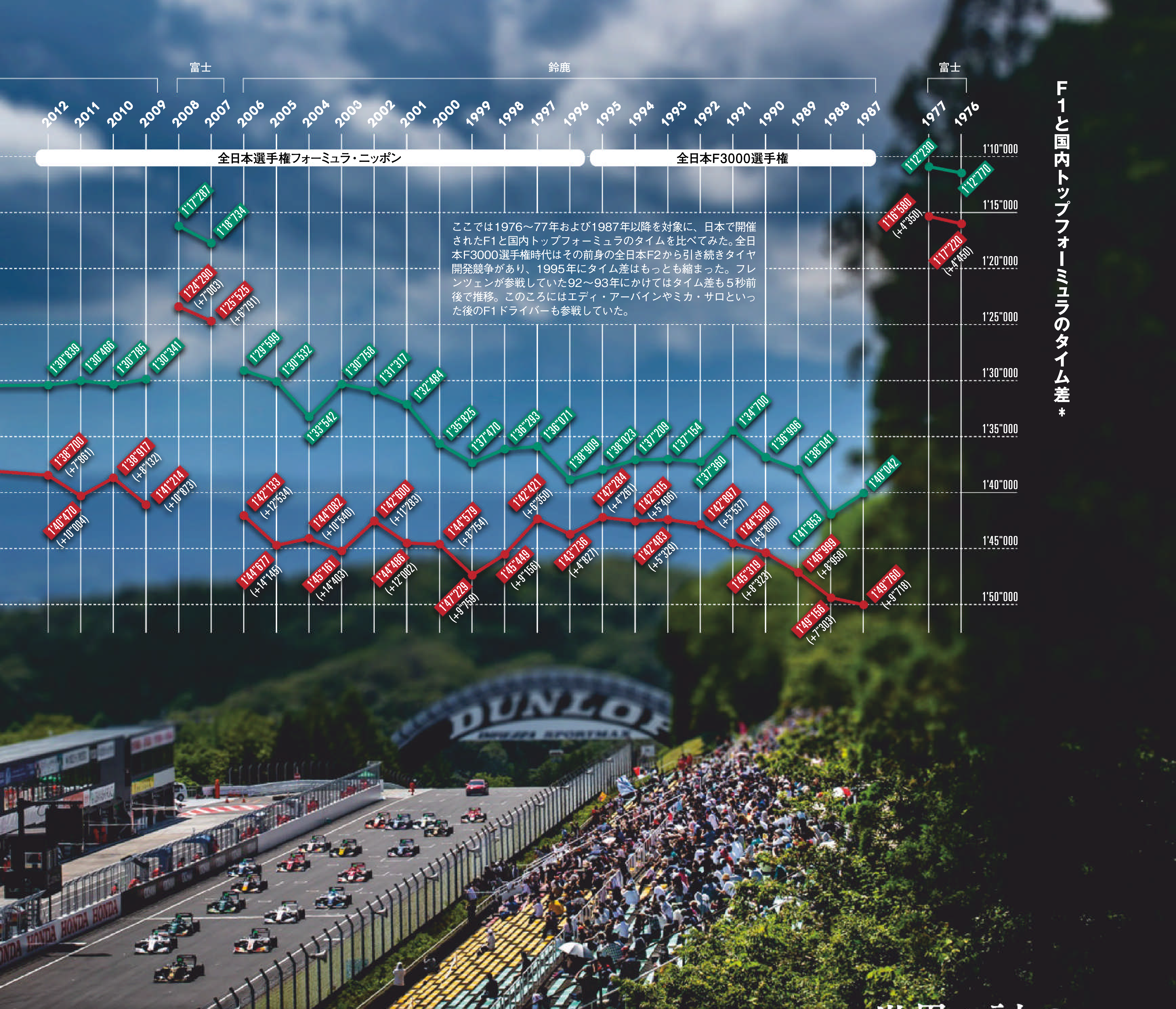


Motoyasu MORIWAKI

1969年本田技研工業株式会社入社、本田技術研究所に配属。ホンダ退社後、イギリスのレーシングカーコンストラクターGRD社へ。日本人初のチーフデザイナーとして活躍。79年ノバ・エンジニアリング副社長に。F1中継の解説、本誌や『F1速報』をはじめとする各メディアで活躍中。1946年東京生まれ。

T.Kudoh

F1と国内トップフォーミュラのタイム差＊



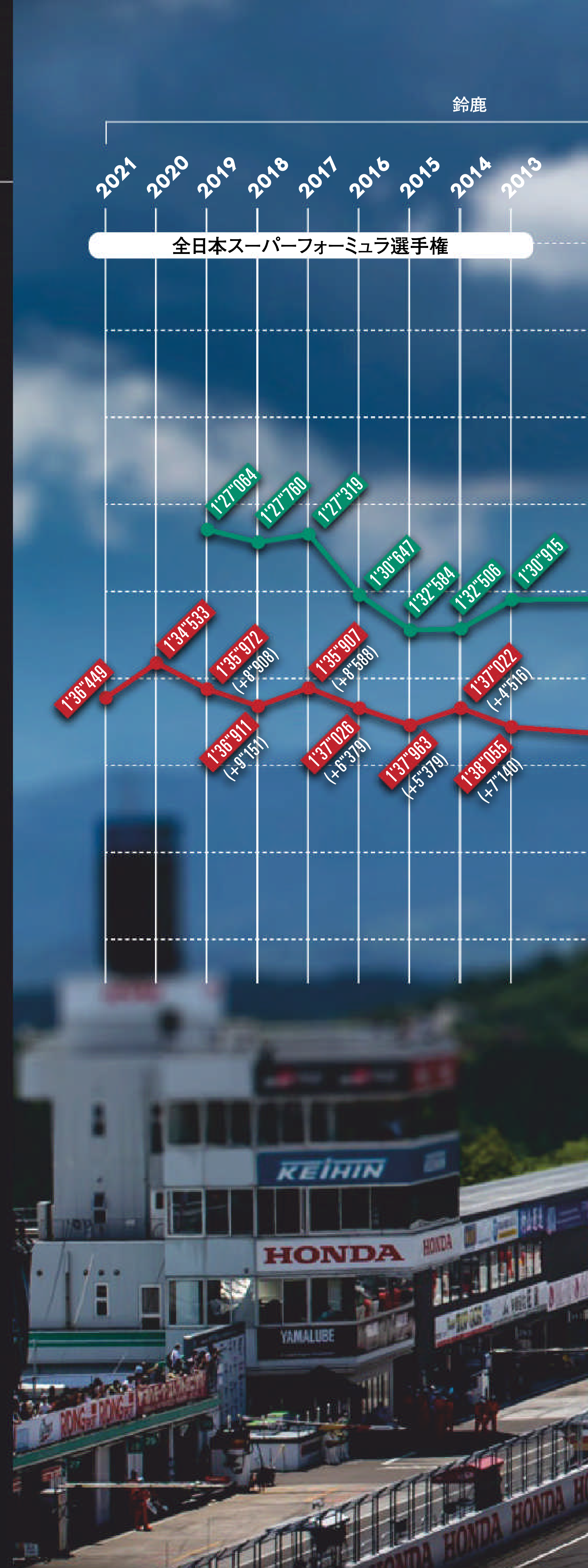
たり前じゃんというのを全面に押し出したらいいんじゃないかなあと。コストを抑えるために、ワンメイクにすることは仕方ない。そのかわり、コストとのバランスを見つつ、クルマの改造範囲をできる範囲で広げる。チームAは今回何をやってきた、チームBは今回何をやってきた、ということが話題になれば、クルマが違うのと同じことになります。できることなら、タイヤもコンペティションがあるといいんですけどね。

――たとえば、フロントウイングやリヤウイングを変えられるなら、見た目的にもお客さんに分かりやすい。

森脇：はい。車両規則の範囲内なら改造OKとして、あとはチームのクリエイティビティで頑張ってください、と。ドライバーの戦いだけではなく、チームの戦いもあるぞと。そうすれば、あくまで一例だけど、いまのGT500のような雰囲気に近づくんじゃないかなって。GT500は、モノコックは別として、クルマと見ためが違う、エンジンは違う、タイヤは違うという感じで、お客さんはうれしいはずです。

――もう少し独自発展をしていこうとするなら、「ワンメイクではダメだ」という考え方もありますね。

森脇：ただ一方で、フォーミュラレースはドライバーレースで、単純に速い者が勝つということで僕はいいと思う。日本のカート少年の憧れが日本のトップフォーミュラなら、素晴らしいこと。たしかに継続性の観点からお金のかからないレースにする必要はあるけど、



S.Tamura

アジアのトップカテゴリーとして地域全体の潜在的な需要を刺激したい

ドライバーの戦いは「フォーミュラカーで」というのがあるのだと思います。幸い、日本はかつての全日本F３選手権が途切れなかった。そのおかげで、その上のトップフォーミュラがすごく後押しされたのだと思います。

――F３がちゃんとしていたから、スーパーフォーミュラもできた、と。

森脇：スーパーフォーミュラが憧れの的になった。ドライバーにとって、いつかは日本のトップフォーミュラで、という存在になったと思う。世界ではF１、日本ではその時代時代のトップフォーミュラが日本にとってのF１だったんだと思う。だから、50年続いたんじゃないかな。F３があることで、階段が途切れなかった。

――逆に言うと、いまの「日本にとってのF１」であるスーパーフォーミュラ自体がもっともっと成長拡大していかないといけないということですかね。かつてのF１でバーニーさんがやったように。

森脇：バーニーは世界を相手にうまくやっていましたからね。いまのスーパーフォーミュラの体制を取る、ハードを活かすのであればアジアをマーケットにしなければいけないということと、クルマはある程度範囲を決めて改造OKとすること。日本にとってのF１だとすれば、そういうところに活路があるんじゃないですかね。

日本のトップフォーミュラは日本人にとってF１で、〝擬似F１〟であってもいいと思っています。欧州にはFIA F２とF１との関係がある。でも、日本でのF１は年に１回のお祭りだから、ないのと同じ。これは昔からだけど、日本のトップフォーミュラのすごいところは、日本国内だけで20数台が集まっていること。こんな国はない。FIA F２は欧州全体で20数台。なんなら、世界中から人とお金を集めている。アメリカのインディカーシリーズも20数台が集まるけど、アメリカという国はデカい。日本みたいに小さな国で20数台が集まるということがだいたいおかしいんですよね（笑）。その意味では、考えようによっては一国のトップフォーミュラはF３レベルのパフォーマンスでもまったく問題ないんです。その国から巣立つ前の若手が乗るクルマがトップフォーミュラなわけですからね。FIAが決めた規定のF３レベルのものをトップフォーミュラにしておけば世界各国と戦えるから、海外のF３に挑戦しようとなった際、基準がちゃんとしていることにもなる。日本はお金があるし、エンジンを作ることもできるから、トップフォーミュラがいつの間にか本当のトップフォーミュラになっちゃいましたけどね。

――いったん上のパフォーマンスを知ると車両の性能は下げづらいですね。

森脇：いまの状況を上手に活用するなら、スーパーフォーミュラはアジア選手権として確立することができれば最高だと思う。もう少しアジアの人たちを呼び込めたら、スーパーフォーミュラの卒業生がF１に行ける、ひとつのルートができると思うんだよね。

――欧州のF２に対して、日本を含むアジアではスーパーフォーミュラだと。

極端な例ですが、日本国内だけで済むなら、たとえばF３相当にして、モノコックや基本的な構造は一緒だけど、改造はかなり自由にやっていいよ、と。改造費はかかるので、いま程度に収めようとするならやっぱりF３くらいがベストということですね。あるいは、いまの車両パフォーマンスを活かすなら、アジア全体ぐらいを取り込む。

森脇：そうですね。マーケットがアジア全体になれば、興味を持ってくれるスポンサーさんも増えてくるはずです。

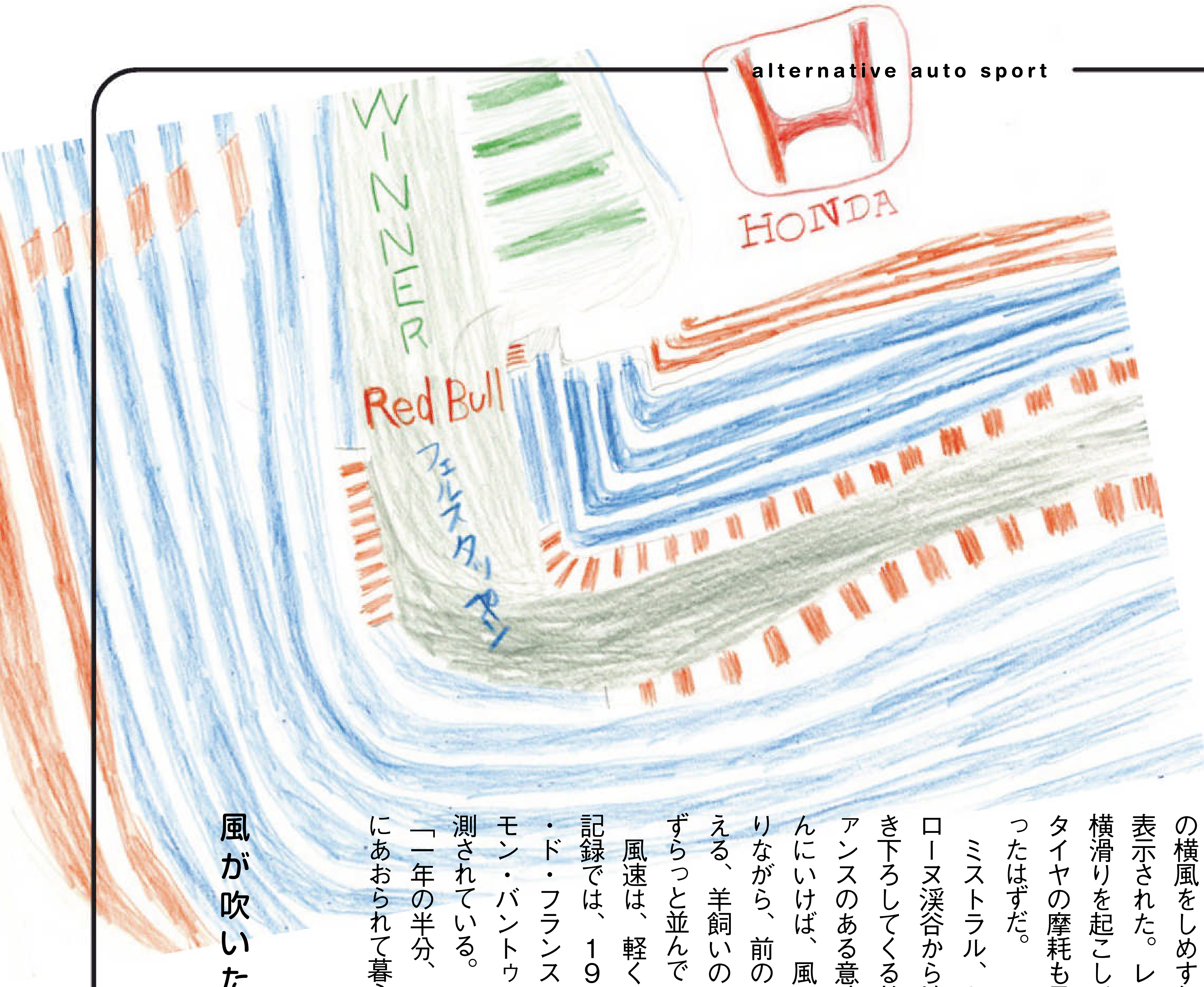
――ただ、日本人も含めて、アジア人は欧米を見る傾向が強い。

森脇：だからこそ来てもらうための、長期的な戦略が必要ですよね。

――ハコ車やプロトタイプのレースシリーズは生まれては消え……を繰り返してきましたが、国内トップフォーミュラは名前やカタチを変えつつも途切れずに、来年で誕生50周年を迎えます。その理由は何だと思いますか？

森脇：レース関係者全員の認識として、

*F1と国内トップフォーミュラの予選トップタイム（ポールポジションタイムではなく、予選中のトップタイム。Q2の場合もあり）の差の推移を表したもの。F1の予選が雨だった場合はFPのトップタイムを採用しています。
*国内トップフォーミュラにおいて、そのシーズンに複数戦を開催していた場合、そのなかでの最速タイムを採用しています。
*1976、1977年、1987年の国内のタイムは、小数点以下は2ケタまで採用と思われます。
（編集部調べ）



＼クルマとレースを感じるコラム／

ピット・イン

いしいしんじ

第103回

ミストラル

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。この連載をまとめた書籍が発売中。セナに捧げる書き下ろし小説「ブルドッグのアイルトン」を収録。twitterアカウント：@ishii_shinji_as

「風だよ」

フランスGP。トップチェッカーを受けたあと、1周目のコースオフをふりかえり、マックス・フェルスタッペンは苦笑した。

「レースのはじめは、コース上にいるのがとんでもなく難しかったね」

レース前の映像で、くねくねとのびるポールリカールのコース図に、斜め加減の横風をしめす矢印が殴り書きのように表示された。レース前半、どのマシンも横滑りを起こし、そのせいでおそらくタイヤの摩耗も予想よりはるかに激しかったはずだ。

ミストラル、と呼ばれる。アルプス、ローヌ渓谷から地中海にむけ、激しく吹き下ろしてくる乾いた強風。南仏プロヴァンスのある意味名物で、みやげ物屋さんにいけば、風に吹き飛ばされそうになりながら、前のめりの姿勢で帽子を押さえる、羊飼いのじいさんの素焼き人形がずらっと並んでいる。

風速は、軽く50キロから100キロ。記録では、1967年3月2日、ツール・ド・フランスの名物峠として知られるモン・バントゥで、時速313キロが観測されている。

「一年の半分、おれたちは、ミストラルにあおられて暮らしてる」

南仏の中心都市マルセイユで、画家のアトリエを借りて写真スタジオを営むガブリエルも、マックスと同じ、諦めをにじませた笑顔でいった。

「だから、パリとかリヨンにいくと、まっすぐ立ってるつもりが、どうしたの、からだが斜めに倒れてるよ、っていわれる」

プロヴァンスのすばらしい風景はミストラルがつくった。イトスギの並木はまるで、風にひるがえる旗の列みたいに沿道で傾(かし)いでいる。なだらかな丘に、ワイン用のぶどう畑が広がっているのは、吹きぬける強風のおかげで葉に虫がつきにくく、そのため無農薬のビオワインの中心地となった。

アルルに滞在していた画家のゴッホは、知人への手紙に、ミストラルの吹く野外で絵を描くのは「フェンシングで攻撃にうって出るようなものだ」と書いている。イーゼルの片足を土中に埋めこみ、もう片方を鉄の杭に縛りつけ、ガタガタ揺れまくるキャンバスに絵の具を投げた。ゴッホの頭のなかにも強風は吹き巻いた。あの「星月夜」の夜空に浮かぶ無数の渦は、吹き巻くミストラルをあらわしたもの、ともいわれている。

こんな話もある。中世のある時代、プロヴァンスの村人たちは、毎年無軌道に暴れるミストラルにほとほと手を焼き、もういっそのこと、と捕まえ、牢屋にとじこめた。するとそこらの水が濁り、蚊や毒虫が飛びかい、伝染病が蔓延した。村人たちは相談し、ミストラルを牢から解放した。ミストラルは喜んで舞い、塵や虫やばい菌を吹き飛ばし、まっさおな空と太陽を連れてきてくれた。

ポールリカールに、23歳の風が吹いた。歯がみし、追いつき、時をはかり、フェンシングの攻撃のようにうって出る。相手は身を斜めに倒してひたすら耐えるしかない。

ラスト2周、その時はきた。ミストラルはストレートで銀の矢にならび目もとまらぬうちに追い抜いた。シートでチャンピオンも例のあの表情を浮かべていたかもしれない。相手は風だ、抗いようがないさ。

すばらしい風景。イトスギのように旗が振られ、星月夜の渦を思わせる熱狂が、満員御礼のスタンドで沸騰する。いちばん高いところにまっすぐに立ち、23歳のミストラル、マックス・フェルスタッペンは高々と手をあげる。指の間をアルプスからの風が吹きぬけ、サーキットの空に、まっさらな太陽を連れてくる。

ミストラルとは、古プロヴァンス語のmagistralから来ている。もともと、力あるリーダー、の意味だという。

風が吹いた。歯がみし、追いつき、時をはかり、フェンシングの攻撃のようにうって出る

絵：いしいひとひ

次号オートスポーツは7月30日(金)発売です

8月6・20日合併号 No.1557 特別定価890円

※企画内容は変更になる場合がございます。

NEXT

特集

スーパーGT中盤戦展望

第4戦もてぎから今シーズンの主導権を握るマシン／チームが見えてくる

― 勝田貴元インタビュー ― F1イギリスGP"新フォーマット"検証 ほか ―

Present For Readers

オートスポーツ読者のみなさんへ

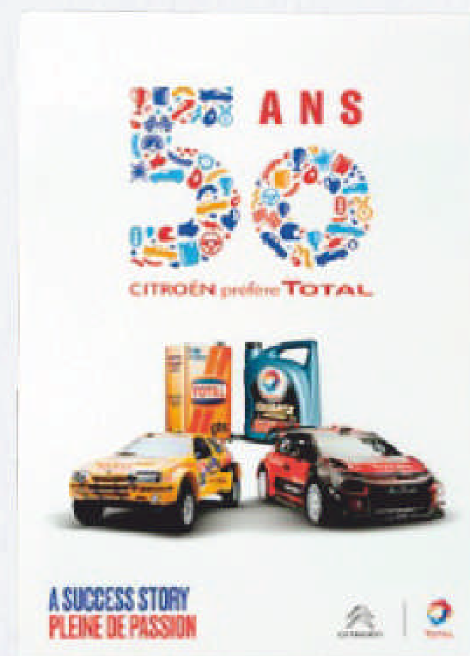
1



2



3



4



1 Hasegawa Hobby Kits LIMITED EDITION 1/24スケールモデル JAGUAR XJR-9 IMSA (SPRINT TYPE) No.61　1名様

定期的に新製品が登場するHasegawa Hobby Kits LIMITED EDITIONの1/24スケールモデルから、JAGUAR XJR-9 IMSA (SPRINT TYPE) No.61を1名様に。その他のラインアップはハセガワのHPまで。
提供：ハセガワ　URL：http://www.hasegawa-model.co.jp/

2 スパーク レプリカヘルメット 1/5スケールモデル バレンティーノ・ロッシ VR46 SUN AND MOON No.46 1名様

定期的に新製品が登場するスパークのレプリカヘルメット1/5スケールモデルから、バレンティーノ・ロッシ VR46 SUN AND MOON No.46を1名様に。その他のラインアップはクラブウイナーズのHPまで。
提供：クラブウイナーズ　URL：https://www.clubwinners.jp/

3 トタル 50周年記念限定ファイル　5名様

スパ・フランコルシャン24時間の公式パートナーを務めるなど、精力的にモータースポーツ活動を行なっているトタル。そのトタルが50周年を迎えた記念として限定で配布されたファイルを5名様に。
サイズ：310×220mm　提供：TOTAL

4 レッドブル／トロロッソ・ホンダコラボメモ帳　1名様

2019年から、ホンダがレッドブルへパワートレーンを供給するようになり早3年の月日が経過。その当時にコラボグッズの一環として登場したレッドブル／トロロッソ・ホンダのメモ帳を1名様へプレゼント。トロロッソ時代のアイテムも、いまや貴重な一品に（？）
サイズ：147×110mm

応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り　**2021年7月30日**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1556号プレゼント」係

携帯からも応募できます

※携帯からの応募締め切りは2021年7月29日(木)です！

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右QRコードからアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。
住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。

https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1556

AS SIGN BOARD

INFORMATION | 気になる情報を速攻チェック

F1公認ゲーム『F1 2021』の日本語版がPS4／PS5で9月9日発売

F1の公式ライセンスゲームである『F1 2021』、その日本語ローカライズ版が9月9日（木）より販売される。

この最新版には、今季アルファタウリ・ホンダからF1デビューを果たした角田裕毅が登場。機能もアップデートされており、『ブレーキングポイント』では3シーズンをとおしてF2からF1へステップアップしていく過程が楽しめる。『2プレイヤーキャリア』では友人同士で協力または対戦することができ、『リアルシーズンスタート』では実際のランキングをゲーム内に反映して、そこからシリーズチャンピオンを目指していく。

デラックスエディションのみの機能となるが、伝説的な7名のドライバーも登録されており、11番目のオリジナルチームを作成する『マイチーム』機能を使えば、彼らを起用することができる。しかし、その7名を招聘するためには、彼らの要求＆給与条件を飲まなければならず、こうした点もリアルに作りこまれる。

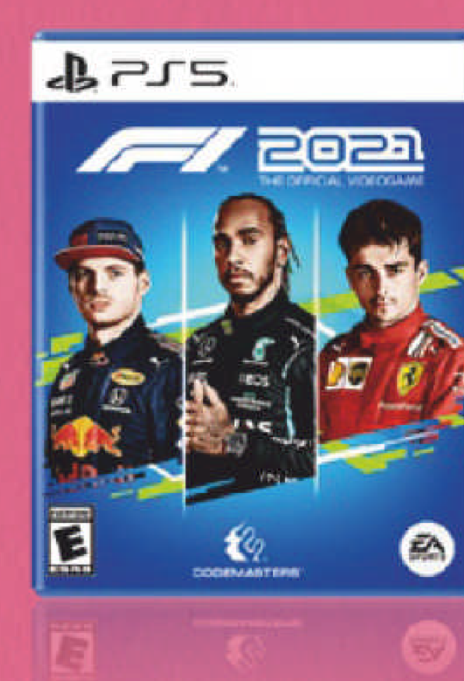
通常盤（スタンダードエディション）の事前予約特典として、ブレーキングポイントモードコンテンツパック、ゲーム内で使用できる5,000ピットコインがついてくる。デラックスエディションにはカスタマイズコンテンツ、18,000ピットコイン、限定ゲーム内アイテムセット、ブレーキングポイントモードが含まれる。詳細は販売元のエレクトロニック・アーツ公式ホームページ、または販売店で確認してみよう。

■『F1 2021』日本語ローカライズ版
●発売日：2021年9月9日（木）
※ダウンロード版の発売期日は未定
●プレイ可能ハード：
PlayStation4、PlayStation5
●希望小売価格：8700円（税込）









SAN-EI
CORPORATION

No. 1556

auto sport

オートスポーツ 2021 7/16号・7/30号 合併号

auto sport 2021年7/16号・7/30号 合併号（隔週金曜日発売）2021年7月2日発売 第58巻第13号 通巻1556号
発行人：星野 邦久 編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄 〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

特別定価890円

本体809円

雑誌 29665-7/30

4910296650710
00809

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷